

STRAFFELOVENS § 239, UAKTSOMME BILDRAP I
TRAFIKKEN
- UAKTSOMHETSVURDERINGEN



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 620
Veileder: Thomas Borch-Nielsen
Leveringsfrist: 25. november 2011

Til sammen 15 826 ord

22.11.2011

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1.1	Hvordan oppgaven er bygd opp	2
2	HISTORIKK	3
2.1	Generelt	3
2.2	Før lovendringen i 1988	4
2.3	Perioden fra 1988 til 2001	5
2.4	Lovendringen i 2001	7
2.5	Ny straffelov	7
3	FORMÅLET MED BESTEMMELSEN	9
4	HVA LIGGER I BEGREPET UAKTSOMHET?	10
4.1	Generelt	10
4.2	Bevisst og ubevisst uaktsomhet	12
4.3	Uaktsomhetens øvre og nedre grense	14
4.4	Grader av uaktsomhet	15
5	UAKTSOMHETSBEDØMMELSEN	17
6	STRAFFELOVEN § 239	18
6.1	Det objektive gjerningsinnhold	18
6.1.1	Å "forvolde" en annens død	18
6.1.2	Hvilke tilfeller rammes av strl. § 239?	19
6.1.3	Aktsomhetsnormen	20

7.	RETTSPRAKSIS	21
7.1	Rt. 2001 s. 890	21
7.2	Rt. 2002 s. 190	23
7.3	Rt. 2002 s. 709	25
7.4	Rt. 2002 s. 1139	26
7.5	Rt. 2002 s. 1556	28
7.6	Rt. 2008 s. 620	29
7.7	Rt. 2008 s. 1258	31
7.8	Rt. 2009 s. 299	33
7.9	Rt 2010 s. 63	36
8.	VURDERING	37
9.	AVSLUTNING	45
10.	LITTERATURLISTE	47

1 INNLEDNING

I § 239 i straffeloven av 1902 har vi en bestemmelse som rammer uaktsomme drap. I dette ligger at personer kan bli dømt som drapsmenn for ikke å ha vært tilstrekkelig oppmerksom i en situasjon som har forårsaket et dødsfall. Mange finner denne regelen urettferdig, og mener den krenker rettssikkerheten på grunn av at de som blir domfelte og således stemplet som drapsmenn, ikke har handlet mer uaktsomt enn det de fleste andre gjør fra tid til annen. Risikerer vi alle å bli dømt som drapsmenn, eller kreves en såpass klanderverdig atferd at de fleste av oss går klar for bestemmelsen om ulykken skulle være ute? Skal det være slik at det utelukkende er konsekvensen av ens handling, noe utenfor ens kontroll, som bestemmer om vedkommende er drapsmann eller ikke? Hvordan er dette sammenfallende med ett av våre viktigste prinsipper i strafferetten, forutberegnelighet? Ingen kan forutberegne hvorvidt en havner i en ulykke eller ikke.

Bestemmelsen har sitt største anvendelsesområde i forhold til uaktsomme “bildrap”, påført med motorvogn. De få tilfeller som gjelder jakt, sprengninger, medisinsk behandling og andre særlige tilfeller faller utenfor denne fremstillingen. Oppgaven er derfor avgrenset til tilfeller hvor “den som uaktsomt..., ved bruk av motorvogn...forvolder en annens død”, jf. strl. § 239.

Straffelovkommisjonen gikk i 2009 inn for å heve skyldkravet i strl. § 239 til grov uaktsomhet. Forslaget om lovendring kom som en konsekvens av mange stilte spørsmål ved den preventive virkningen av bestemmelsen: *“Det er ikke grunn til å tro at ønsket om å unngå domfellelser for uaktsomt drap har noen særlig betydning for kjøreatferden. Hensynet til trafikksikkerheten ivaretas antakelig bedre ved hyppige kontroller, enn ved at man leilighetsvis domfeller for uaktsomt drap”*¹. Departementet ønsket imidlertid ikke å gjennomføre denne endringen i skyldkravet. De sa seg enig i at

¹ Ot.prp. nr. 22 (2008-2009). Lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning) Pkt. 6.9.2

bestemmelsen muligens ikke hadde så stor innvirkning på kjøreatferden som det tidligere hadde vært hevdet. De pekte imidlertid på at bestemmelsen gjaldt på mange ulike livsområder, hvor uaktsomhet kan få alvorlige konsekvenser, og stod dermed fast på eksisterende ordlyd i lovverket. Departementet mente at det var viktig å opprettholde strenge krav til aktsomhet i § 239, og simpel uaktsomhet skulle fortsatt være tilstrekkelig for domfellelse.

Denne fremstillingen vil ta for seg rettspraksis for å forstå hva Høyesterett vektlegger ved aktsomhetsvurderingen. Rettspraksis er også viktig i forhold til hvorvidt domfellelsene virker vilkårlige eller ikke. Forarbeider og etterarbeider vil være vesentlige i forhold til bestemmelsens anvendelsesområde. I tillegg gir gjennomgangen av flere avisartikler viktig informasjon og kritikk av bestemmelsen, samt en del fakta om antall bildrap i forhold til domfellelser etc.

1.1 Hvordan oppgaven er bygd opp

Strl. § 239 har endret seg gjennom de siste 25 år. Det er ikke selve lovendringene som er av mest betydning for denne oppgaven, men de bemerkninger om hvordan bestemmelsen skulle praktiseres fra lovgiverhold som kom frem ved lovendringene. Første lovendring kom i 1988, da man mente at påtalemyndighet og domstoler var for forsiktige med å bruke bestemmelsen på uaktsomme drap i trafikken. Denne endringen førte imidlertid til at pendelen svingte for langt, og for mange tilfeller ble rammet. Lovgiver kom derfor med en ny presisering av bestemmelsens anvendelsesområde ved lovendring i 2001. Nå skulle ikke lenger ett øyeblikks uaktsomhet, slik som vi alle finner oss skyldige i fra tid til annen, kunne ende med tiltale og domfellelse for uaktsomt drap.

I oppgavens hoveddel vil først selve bestemmelsen og dens historikk og utvikling frem til i dag bli belyst. Deretter følger formålet med bestemmelsen, før begrepet uaktsomhet analyseres og det objektive gjerningsinnhold granskes. Avslutningsvis blir aktsomhetsnormen i strl. § 239 vurdert.

Videre har jeg foretatt en studie av høyesterettspraksis fra de siste 15 år for å belyse rettstilstanden, og hvordan uaktsomhetsvurderingen praktiseres. Deretter kommer en drøftelse av hvorvidt uaktsomhetsvurderingen praktiseres rettferdig, eller om den fremstår som vilkårlig. I denne vurderingen vil jeg også se på hvordan retten vurderer kravet om at uaktsomheten skal omfatte dødsfølgen.

2 HISTORIKK

2.1 Generelt

Bestemmelsen om uaktsomt drap i straffeloven bygger på en aktsomhetsvurdering, bare den som har opptrådt uaktsomt kan dømmes. Denne aktsomhetsvurderingen bygger på skjønn. Slike skjønnsbegrep er ikke uvanlig i lovgivningen, og har den fordelen at de lett kan tilpasse seg endringer i samfunnet og i folks rettsoppfatning. Da bestemmelsen kom inn i straffeloven for første gang i 1902, var det få som hadde uaktsomme bildrap i tankene. Den første bensindrevne bilen kom til Norge i 1895. I 1920 hadde den norske bilparken vokst til 14 600 biler. Sammenlignet med dagens tall, er dette svært lite. På 1960-tallet fikk vi en kraftig økning i antall biler. I løpet av 1967 steg antallet biler i Norge til over 500 000, og i 1976 passerte vi 1 million registrerte personbiler.² Ved utgangen av 2010 var det drøyt 2,3 millioner personbiler i Norge.³

Etter hvert som det ble vanlig for hver husstand å ha hver sin bil, økte risikoen for skader i trafikken betraktelig. Der hvor skader blir påført av motorvogn vil skadepotensialet være stort. Drap er derfor ikke uvanlig ved trafikkulykker. I Norge dør ca. 250 personer i trafikken årlig.⁴ Den samfunnsendring og endring i risiko som fulgte av den kraftige økningen i antall biler, var med på å utvikle aktsomhetsvurderingen med den følge at det ble stilt strengere krav til sjåførene av motorvogn.

² SSB: http://www.ssb.no/magasinet/fire_hjul/art-2001-02-22-01.html

³ http://www.ssb.no/vis/emner/01/rapp_samferdsel_miljor/rapp_201127/main.html

⁴

http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainArea_5661&MainArea_5661=5670:0:15,3942:1:0:0::0:0

For hvert fjerde dødsfall i trafikken, sett bort i fra singelulykkene⁵, ender hvert fjerde dødsfall med tiltale for uaktsomt drap.⁶ Av de tilfeller det tas ut tiltale mot, dømmes fire av fem.⁷

En lovregel som bygger på skjønn har også negative sider. Slike bestemmelser vil på grunn av sitt dynamiske vesen kunne utvise en trussel mot et av våre viktigste prinsipper innen strafferetten, muligheten til å forutberegne sin stilling. Sjåfører risikerer å bli tiltalt og dømt, uten å ha forstått at sin “simple” uaktsomhet kunne føre til en slik konsekvens. En slik bestemmelse er også et angrep på rettssikkerheten, som vårt rettssystem bygger på.

2.2 Før lovendringen i 1988

Strl. § 239 har utviklet seg siden den for første gang kom på trykk i 1902. Første lovendring kom i 1988. Før endringen ble det lagt til grunn en for mild aktsomhetsnorm. Langt færre ble dømt for uaktsomt drap i Norge, enn i land vi kunne sammenligne oss med. Grunnen antas å være at i Norge hadde uaktsomt drap i prosessuell forstand en strafferamme på 6 år. Dette medførte at saker om overtredelse av § 239 måtte behandles av lagmannsretten med jury, i første instans.

Påtalemyndigheten nøyde seg derfor ofte med å ta ut tiltale etter vegtrafikkloven. Da slapp de en omstendelig lagmannsrettsbehandling, hvor det uansett skulle mye til for at juryen svarte “Ja!” på skyldspørsmålet. Erfaring viste tilbakeholdenhet fra lagretten i å dømme sin “neste” for uaktsomt drap. Særlig vanskelig hadde lagretten for å finne bevist uaktsomhet i forhold til dødsfølgen. Juryen svarte derfor ofte “Ja!” på skyldspørsmålet om overtredelse av vegtrafikkloven, men “Nei!” for overtredelse av straffeloven.

Rettspraksis i perioden før første lovendring peker i retning av at domstolene anvendte en strengere norm for aktsomhet etter motorvognloven, enn etter straffelovens bestemmelse om uaktsomt drap. Dette var det ikke grunnlag for hverken i forarbeidene eller i lovteksten. I Rt. 1963 s. 744 kom imidlertid svaret. Her uttalte Høyesterett at i

⁵ Med singelulykker menes ulykker hvor kun ett kjøretøy med enslig sjåfør, er involvert.

⁶ http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Tiltale_etter_hver_fjerde_ddsulykke-5328055.html

⁷ http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Tiltale_etter_hver_fjerde_ddsulykke-5528055.html

motsetning til ved domfellelser etter motorvognloven, måtte det for å kunne domfelles etter straffeloven *“kreves noe mer enn uforsiktig kjøring, det må spesielt kunne tilregnes bilkjøreren som uaktsomhet (grov eller mindre grov) at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke.”*

Denne avgjørelsen fra Høyesterett kan sies å avdekke en uheldig ulikhet mellom hva som kan tolkes ut fra lovteksten og hva som er gjeldende rett. Denne motstriden rokker ved det grunnleggende prinsippet om forutberegnelighet, som er særlig viktig på et inngripende og alvorlig område som strafferetten. På den annen side oppstiller her gjeldende rett et strengere krav for at man skal kunne dømmes etter straffeloven, enn det man ved vanlig tolkning av lovteksten kan komme fram til. Dette innebærer at det skal mer til enn man kanskje tror for å dømmes for uaktsomt drap, og krenker således ikke forutberegneligheten.

Et moment til fordel for lovendringen i 1988 var at Norge i stor grad skilte seg fra praksis i andre (sammenlignbare) land. Disse landene hadde langt flere domfellelser for uaktsomt drap enn vi hadde i Norge, i forhold til antall ulykker.⁸ Ved lovendringen, ga derfor lovgiver anmodning om at flere tilfeller nå skulle føre til tiltale og domfellelse etter strl. § 239. Den store økningen av biltrafikk, og således ulykker med dødelig utfall, tilsa at det måtte slås hardt ned på uforsvarlig kjøring. Gjennom lovendringen ønsket lovgiver å forsøke å medvirke til at allmennheten kjørte så aktpågivende og forsiktig som motorvognenes skadepotensiale skulle tilsi. Lovendringen førte også til endringer i straffeprosessloven. Saker om uaktsomt drap skulle ikke lenger behandles i lagmannsretten i første instans. Ved fullstendig anke, skulle lagmannsretten settes med stor meddomsrett, ikke jury.⁹

2.3 Perioden fra 1988 til 2001

Selve lovendringen i 1988, hvor “ved bruk av motorvogn” ble tilføyd lovteksten sier i seg selv lite om hvorvidt dette var ment å skulle endre uaktsomhetsvurderingen. Av forarbeidene framgår at endingen var ment å skjerpe motorvognførernes aktsomhet i

⁸ Ot.prp.nr.66 (1987-1988). Om lov om lovendringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven. Pkt. 2.3

⁹ Ot.prp.nr.46 (2000-2001). Om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover. Pkt. 9.3

trafikken, som et ledd i økt innsats mot trafikkulykker.¹⁰ Endringen hadde ikke til hensikt å endre rettstilstanden angående hvilken grad av uaktsomhet bestemmelsen var ment å ramme. I stedet understrekes ønsket om å markere overfor motorførerne viktigheten av å opptre aktsomt i trafikken. Justiskomiteen kom i tillegg med en presisering i Ot. Prp. nr. 66 (1987-1988), hvor det ble tatt til orde for at lovendringen skulle medføre flere domfellelser ved dødsulykker i trafikken. Grunnen var ønsket om strengere reaksjoner i denne typen saker. *“Dette ansvaret bør framgå klart og utvetydig av de relevante lovbestemmelsene på området. Departementet mener videre at det i en del tilfelle av uforsvarlig kjøring bør reageres strengere enn i dag. Så vidt mulig bør det også reageres raskere enn nå, slik at det ikke går for lang tid mellom lovbruddet og reaksjonen.”*¹¹

Dette var et klart signal fra lovgiver til påtalemyndigheten og domstolene, som er ansvarlige for tiltale og domfellelse. Ønsket fra lovgiver var at den faktiske rettstilstand skulle falle mer sammen med hvordan rettstilstanden juridisk sett var.

En annen følge av lovendringen i 1988 var at fra nå av skulle saker om uaktsomt drap behandles ved herreds- eller byrett (nå tingrett), i stedet for i lagmannsretten i første instans. Dette var en måte å styrke unna juryen på, og dens vanskelighet med å dømme sin “neste”. Et annen viktig konsekvens av lovendringen, var at Høyesterett nå fikk mulighet til å prøve rettsanvendelsen. Lagretten trengte ikke å begrunne sitt svar på skyldspørsmålet, slik som tingretten må. Ved den tidligere ordning hadde ikke Høyesterett mulighet for å overprøve hvorvidt det var anvendt riktig aktsomhetsnorm av juryen.

I lov 16. juni 1989 nr. 68 om endring i straffeprosessloven, ble det i tillegg bestemt at lagmannsretten ved fullstendig anke¹² ikke lenger skulle settes med lagrette, men med stor meddomsrett. Derved fikk Høyesterett samme mulighet til å prøve rettsanvendelsen ved fullstendig anke, som ved dom av tingretten.

¹⁰ Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 2: Om lov om endringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven (uaktsomt drap m m ved bruk av motorvogn)

¹¹ Ot.prp.nr.66 (1987-1988)

¹² Tidligere kalt fornyet behandling

Lovendringene trådte i kraft straks, og rettsapparatet tok signalene fra lovgiver alvorlig.

2.4 Lovendringen i 2001

Lovendringen i 1988 ført til at pendelen svingte for langt.¹³ For mange ble nå domfelt etter bestemmelsen om uaktsomt drap, uten at deres handlinger skilte seg i særlig grad fra det folk flest måtte finne seg skyldig i fra tid til annen. Situasjonen var nå at hendelige uhell i trafikken, kunne føre til drapstiltale. Andenæs kritiserte rettstilstanden, hans kritikk gikk ut på at bilførere nå ble domfelt for ikke å være gode nok sjåfører.¹⁴ Lovgiver kom derfor ved lovendringen i 2001 med anmodning om å lempe noe på aktsomhetskravet. Dette skulle medføre at det ikke lenger ble tatt ut tiltale med påfølgende domfellelse for uaktsomt drap, hvor de kun hadde gjort seg skyldig i et øyeblikks uaktsomhet slik vi alle er skyldig i fra tid til annen.¹⁵

2.5 Ny straffelov

I den nye straffeloven av 2005, som ennå ikke er trådt i kraft videreføres uaktsomhetsnormen slik gjeldende rett er i dag. Kommisjonen foreslo å heve skyldkravet i strl. § 239 til grov uaktsomhet. Begrunnelsen er blant annet det grusomme stigmaet eller stempelen som drapsmann, som pålegges sjåføren ved domfellelse for uaktsomt drap. Et stempel som drapsmann er tungt å bære både for gjerningspersonen selv og dennes familie.

Kommisjonen peker på at stort sett alle sjåfører kjører uaktsomt fra tid til annen. I de fleste tilfeller leder en liten uoppmerksomhet ikke til ulykke, ei heller ulykke med dødelig utfall. Problemet er at hvor denne uaktsomheten leder til dødsulykke, risikerer sjåføren å bli tiltalt og dømt for drap. Mens alle andre som i følge kommisjonen også vil være uaktsomme fra tid til annen, men som ikke er så uheldige å forårsake en ulykke, går fri både for tiltale og strafferettslig forfølgelse. Dette virker urettferdig, og strider mot rettferdighetsbetraktningen om at loven er lik for alle. Det som gjør situasjonen

¹³ Ot.prp.nr.46 (2000-2001) Om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover. Pkt. 9.3

¹⁴ Andenæs, Johs.: Straffen som problem (Oslo 1994) (s. 90-91)

¹⁵ Brev fra Riksadvokaten til Justisdepartementet av 29. mars 2000

spesielt urettferdig, er at hvorvidt det skjer en ulykke eller ikke, er utenfor førerens kontroll.¹⁶

Kommisjonen mener det i de overnevnte tilfeller, er tilstrekkelig å straffe for simpel uaktsom trafikkatferd, etter vgtl. § 3 jf § 31. Heving av uaktsomhetskravet til grov uaktsomhet får således ingen betydning for straffbarheten av kjøringen. En uaktsom sjåfør vil fortsatt bli straffet, men vedkommende unngår å bli stemplet som “drapsmann”.

Grunnen til at aktsomhetskravet ikke ble hevet til grov uaktsomhet allerede ved lovendringen i 2001, var begrunnet i allmennprevensjon. Dette hensynet kan ikke straffelovkommisjonen si seg enig i. At førere av motorvogn ikke kjører mer uforsvarlig enn de gjør, skyldes nettopp frykten for ulykker. De færreste tenker på muligheten for å bli dømt for uaktsomt drap, mens de kjører. At ulykke kan inntre, må fremstå som sannsynlig for de fleste sjåførere. Allmennprevensjonen har etter dette liten innflytelse på hvordan førere av motorvogn oppfører seg i trafikken. Kjøreatferden påvirkes i større grad av frykten for å forårsake en ulykke, samt risikoen for å bli oppdaget.

Høringsinstansene sa seg enig i kommisjonens synspunkter.¹⁷

Departementet ønsket likevel å beholde § 239 uten realitetsendring.¹⁸ De fant ikke grunnlag for å følge forslaget fra komiteen. Departementets begrunnelse er at bestemmelsen om uaktsomt drap gjelder mange ulike livsområder, hvor overtredelser kan ha svært alvorlige konsekvenser. På denne bakgrunn mener departementet at skyldkravet ikke bør endres. Trafikkulykker med fatalt utfall forekommer ofte, og behovet for en streng aktsomhetsnorm er således fortsatt til stede.

¹⁶ Ot.prp.nr.22 (2008-2009) Lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning). Pkt. 6.9.2

¹⁷ Ot.prp.nr.22 (2008-2009) Lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning). Pkt. 6.9.3

¹⁸ Ot.prp.nr.22 (2008-2009) Lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning). Pkt. 6.9.4

Departementet sier seg enig i kommisjonens argument om at skyldkravet ikke bør settes slik at det vil medføre urimelige domfellelser, eller domfellelser som strider mot folks rettsfølelse. De påpeker imidlertid at det var dette argumentet som ledet til lovendringen i 2001. Men fungerte dette? Er det ikke nettopp slik at siden allmennheten finner en del av domfellelsene for uaktsomt drap urettferdige, så har ikke lovgiver lyktes i å hindre domfellelser som strider mot folks rettsfølelse?

Videre sier departementet seg enige i at en ikke skal ha en overdreven tro på den negative effekt denne bestemmelsen har på den generelle kjøreadferden, dersom skyldkravet endres. Departementet mener at det er viktig å ikke gi slipp på det hevdvunne synspunkt om at det gjelder en streng aktsomhetsnorm for adferd som typisk begås uforsettlig og har alvorlige konsekvenser. Dette er ofte situasjonen i trafikkulykker. Heving av uaktsomhetskravet til grov uaktsomhet ville kunne gi uheldige signaler om at straffansvar er begrenset til å gjelde handlinger som er “svært klanderverdige”, og hvor det er grunnlag for sterk bebreidelse. Departementet er av den mening at rettspraksis, etter 2001, har etablert en aktsomhetsnorm som er tilfredsstillende.

I rettspraksis skilles det mellom situasjoner som krever særlig aktpågivenhet, slik som passering av fotgjengerfelt, rygging etc., og situasjoner hvor det ikke kan stilles krav til sjåføren ut over alminnelig aktsomhet. I de førstnevnte tilfeller gjelder det fortsatt et strengt krav til aktsomhet.

Straffelovkommisjonen foreslo på ny en heving av skyldkravet til grov uaktsomhet i 2009, men forslaget ble nok en gang stanset av departementet.

3 FORMÅLET MED BESTEMMELSEN

Hovedformålet med bestemmelsene i kap. 22 i straffeloven, er som overskriften tilsier, å verne om liv, helse og helbred. Lovgiver ønsker gjennom straffereaksjoner og trussel om straff å forebygge menneskelige handlinger som medfører personskader og/eller

døden. Hensikten er utvilsomt god. Hvorvidt slike bestemmelser er tilstrekkelig til å hindre folk i å handle uaktsomt er mer tvilsomt. Spesielt i trafikksituasjoner. Stort sett fører ikke små uforsiktigheter i trafikken til store skader, men av og til kan konsekvensene bli fatale. I tilfellene hvor sjåførens uaktsomhet medfører et dødsfall, uten at han har ønsket å skade noen, er det vanskelig å se at bestemmelsen i strl. § 239 oppfyller sitt formål.

Høyesterett har i flere saker vektlagt allmennprevensjon som et viktig formål med bestemmelsen om uaktsomt drap. I dette ligger et ønske om å gjøre førere av motorvogn særlig oppmerksomme på det ansvar som følger med det å kjøre bil o.l. Når ulykken først er ute, er skadepotensialet stort og ikke sjelden fører skadene til døden. En allmennpreventiv effekt ønskes oppnådd gjennom at førere av motorvogn på grunn av faren for straff, skal ferdes mer aktsomt i trafikken. I takt med at de fleste familier fikk råd til minst en bil, økte også trafikkulykkene, og dermed fikk man også flere bildrap. Den økte risikoen for alvorlige ulykker i trafikken, førte til at lovgiver måtte ta grep. Problemet er hvorvidt allmennprevensjon fungerer på områder som veitrafikken. De færreste kjører rundt med et ønske om å skade noen. Mange påpeker derfor at grunnen til at sjåfører ikke kjører mer aktløst enn de gjør, har med ønsket om ikke å skade noen å gjøre, samt frykten for å bli oppdaget. De færreste tenker på muligheten for å bli dømt for uaktsomt drap.¹⁹ På denne bakgrunn ville hyppigere trafikkontroller, og økt mulighet for å bli oppdaget, kunne ha større effekt enn faren for domfellelse etter strl. § 239.

4 HVA LIGGER I UAKTSOMHETSBEGREPET

4.1 Generelt

Uaktsomhet er den laveste grad av skyld som kan medføre straff i Norge. Men hva skal til for å opptre uaktsomt?

¹⁹ http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Sikkerhet%20og%20p%C3%A5, s. 29

Det er vanskelig å gi en god definisjon på hva som legges i uaktsomhetsbegrepet. I “Udkast til Almindelig borgerlig Straffelov”, fra 1886, ble straffbar uaktsomhet definert slik: *“Som straffbar Uagtsomhed ansees det, naar nogen ved en Handlings Foretagelse har eller med Lethed kunde have indseet, at han handlede uagtsomt, eller naar han, efter at være bleven opmærksom paa den ved hans Uagtsomhed forvoldte Fare, ikke efter Evne har afverget denne. Som strafbar Uagtsomhed ansees det ogsaa, naar nogen udenfor Nødstilfælde udøver nogen Kunst eller Beskjæftigelse, der kreæver en særegen Indsigt eller Færdighed, som han ikke besidder.”*²⁰ Denne definisjonen ble imidlertid ikke tatt med i loven, da den ikke ble funnet presis nok.

I 1980 ble det på ny oppnevnt en straffelovkommisjon. Denne hadde i oppgave å utarbeide et forslag til ny straffelov. Kommisjonen uttrykte vanskeligheter med å utarbeide en presis, men samtidig kort og god definisjon av uaktsomhetsbegrepet. På tross av dette, kom de med følgende definisjon av alminnelig uaktsomhet: *“uaktsomhet foreligger hos den som handler i strid med de krav som stilles til forsvarlig opptreden på området, med mindre det ut fra vedkommendes personlige forutsetninger ikke er grunnlag for straff”*.²¹

Etter denne definisjonen skal det foretas både en subjektiv og en objektiv vurdering av hvorvidt normen for straffbar uaktsomhet er brutt. For det første må gjerningspersonen ha brutt normen for forsvarlig opptreden på vedkommende område. Blir dette konstatert går en over til å se på hvorvidt det er noe subjektivt ved gjerningspersonen som gjør at han likevel ikke kan straffes, på tross av at den objektive normen er brutt.²²

Kommisjonen presiserte at deres definisjon ikke var ment som en realitetsendring av innholdet i uaktsomhetsvurderingen etter gjeldende rett. En kunne fortsatt støtte seg til rettspraksis og juridisk teori ved vurderingen av hvorvidt uaktsomhet forelå. Når kommisjonen likevel valgte å foreslå en legaldefinisjon, var dette begrunnet i pedagogiske hensyn. Kommisjonen mente at på et så viktig og inngripende område som

²⁰ Oth.prp.nr.24 for 1898/1899, a

²¹ NOU 1992:23, s. 279-280, § 31

²² Andenæs, Johs.: Alminnelig strafferett, 4.utg, Oslo 1997, s. 228

strafferetten, er det viktig at betydningen av ord og uttrykk kommer klart og lettfattelig frem i loven.²³

Det har vært hevdet at uaktsomhetsbegrepet er et relativt begrep, og således må forstås ulikt i de forskjellige straffebud. I forbindelse med bildrap, har dette vært drøftet med hensyn til uaktsomhetskravet i vegtrafikkloven kontra uaktsomhetsbegrepet i straffeloven. Høyesterett har uttalt at uaktsomhetsbegrepet som utgangspunkt skal forstås likt i de ulike straffebudene.²⁴ Dette er imidlertid, etter lovendringen i 2001, ikke lenger tilfellet. Tidligere anså en uaktsomhetsvurderingen i disse to lovene som sammenfallende, men etter siste lovendring har det blitt uttalt at det skal mer til å dømmes for uaktsomhet i strl. § 239 enn etter vegtrafikkloven. I sistnevnte er et øyeblikks uoppmerksomhet nok, mens dette ikke skal resultere i siktelse og domfellelse for uaktsomt drap.

Det sentrale i uaktsomhetsbegrepet er at noen har handlet i strid med hvordan en normalt oppegående og omtenksum person ville handlet i samme situasjon, vedkommende er altså noe å bebreide. Har sjåføren gjort det samme som enhver annen ville gjort, har han i utgangspunktet ikke handlet uaktsomt.

Strafferetten bygger på ulike grader uaktsomhet. De ulike former for uaktsomhet vil videre bli behandlet hver for seg.

4.2 Bevisst og ubevisst uaktsomhet

Juridisk teori skiller mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet. Foreligger det bevisst uaktsomhet, forutsettes det at gjerningspersonen forsettlig har tatt en risiko ved å handle som han gjør. Vedkommende kan sies å ha akseptert risikoen for at skade kan skje. Vurderingstemaet i slike tilfeller blir hvorvidt det var forsvarlig av gjerningspersonen å ta denne risikoen. Høyesterett har uttrykt det slik at bevisst uaktsomhet er brudd på den hensynsfullhet som kreves i vedkommende situasjon. Et eksempel fra rettspraksis er Rt. 1995 s. 952. Siktete mister her kontrollen over bilen i en sving, grunnet for høy fart. En person som gikk langs autovernet ble påkjørt og døde. Høyesterett uttalte at "*domfeltes*

²³ NOU 1983:53, s. 147, pkt. 4.5

²⁴ Rt. 1963 s. 744

uaktsomhet har vært bevisst og grov”, s. 953 i dommen. Den som handler bevisst uaktsomt, handler altså vel vitende om faremomentene og tar således en kalkulert risiko.

Ved ubevisst uaktsomhet er gjerningspersonen ikke klar over at han overskrider grensen for tillatt risiko. Han har ikke tenkt tilstrekkelig over situasjonen og sin handlemåte til å forstå at hans handlemåte kan fremkalle fare. Her blir vurderingstemaet hvorvidt det er grunn til å bebreide vedkommende for at han ikke tenkte seg bedre om. Ubevisst uaktsomhet blir således mangel på den oppmerksomhet som kreves i gitt situasjon. Som eksempel kan nevnes en bilfører som grunnet en kortvarig uoppmerksomhet, som for eksempel at han justerer varmeapparatet, ikke legger merke til at bilen foran bråbremser med det resultat at han kolliderer med bilen og en person i den første bilen dør.

Gjerningspersonen har her ikke vært klar over at han var uaktsom. I slike tilfeller kan det føles strengt og urettferdig om vedkommende blir dømt for uaktsomt drap.

Vedkommende har her ikke utvist noen ond vilje. Problemet i slike tilfeller er det fatale utfallet ulykken får. Samfunnet ønsker reaksjon når noen blir drept, likevel må man innse at ikke alle dødsfall bør resultere i at noen blir stemplet som drapsmann. Biler har et stort farepotensial, og man må kreve en forholdsvis streng aktsomhet av bilførere generelt. Alle som har førerkort er klar over at bilen de kjører kan påføre store personskader. Det må likevel ikke bli slik at bilister ved å kjøre “normalt” risikerer å bli stemplet som mordere, hvis de skulle være så uheldig å komme ut for en ulykke med dødelig utfall. Sjøføren skal ikke dømmes hvis han har gjort slik enhver annen i samme situasjon ville gjort.

Det er vanskelig å bevise hva gjerningspersonen har tenkt, eventuelt ikke tenkt. Derfor rammer strl. § 239 begge tilfeller likt. De to formene for uaktsomhet er altså rettslig sett stilt likt. Sondringen mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet faller således ikke sammen med skillet mellom grov og simpel uaktsomhet. Dette sies uttrykkelig i Rt. 1999 s. 874: *“Jeg minner om at grensen mellom grov og simpel uaktsomhet ikke følger skillet mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet”*, s. 876 i dommen. Saken tok for seg hvorvidt skyldkravet *“vinnings hensikt”* gjaldt ved grovt uaktsomt bedrageri, jf. strl. § 271 a.

Det er etter dette ikke av betydning å skille mellom hvorvidt personen var klar over at han tok en risiko, og en person som ikke var klar over dette. Vurderingen skal bygge på hvorvidt det er utvist straffbar uaktsomhet.

4.3 Uaktsomhetens øvre og nedre grense

Uaktsomhet grenser oppad mot forsett, og nedad mot straffrie handlinger som hendelige uhell. Grov uaktsomhet er den mest klanderverdige handling som straffes som uaktsomhet. Sannsynlighetsforsett og dolus eventualis overstiger grensen for uaktsomhet og man er inne på forsettet sitt område. Denne grensen mellom uaktsomhet og forsett kan tidvis være vanskelig å trekke. Som dommer vet man lite om hva som foregikk i gjerningspersonens hode forut for den aktuelle handling, i tillegg kommer at siktede ofte vil hevde sin uskyld. For å konstatere forsett må dommeren bygge på en subjektiv vurdering av hva vedkommende måtte forstå, i den aktuelle situasjon.²⁵ Ved uaktsomhet er det derimot en objektiv norm for hva som er riktig opptreden i en slik situasjon som er målestokken.

Ved følgedelikter går grensen mellom forsett og uaktsomhet der hvor den straffbare følgen av handlingen må ha fremstått som mer eller mindre sannsynlig for gjerningspersonen.²⁶ Det er ikke noe i veien for at det kan foreligge uaktsomhet i slike tilfeller, fremfor forsett. Det avgjørende er hvorvidt gjerningspersonen i sin bevissthet kan sies å ha akseptert risikoen for den følge som er inntruffet på grunn av hans handlemåte. Dersom gjerningspersonen overhode ikke har tenkt på muligheten for at fare kunne inntre, foreligger ikke forsett, "*i høyden uaktsomhet*", jf. Rt. 2001 s. 58, som gjaldt oppbevaring og forsøk på å innføre narkotika til Norge. Dette gjelder også dersom vedkommende likevel ville gjennomført handlingen, hvis han hadde tenkt på muligheten for at faren kunne inntre. Som eksempel kan nevnes LH-2009-80498, hvor en person kjørte for fort, og foretok mange farlige forbikjøringer fordi han var for sent ute til en fotballkamp. Resultatet ble at han mistet kontrollen over bilen, og endte med å kolliderer med en motorsykkel, med det resultat at motorsyklisten døde. Dette ble

²⁵ Rt. 1974 s. 382, på side 385

²⁶ Andenæs, Johs.: Alminnelig strafferett, 4. utg., Oslo 1997, s. 218

bedømt som uaktsomt drap. Vedkommende hadde ikke akseptert selve følgen, selv om den måtte fremstå som sannsynlig. Man taler i stedet om bevisst uaktsomhet.

Har gjerningspersonen ikke bare akseptert risikoen for fare, men også akseptert at selv om beskrivelsen i straffebudet skulle inntre, ønsker vedkommende fortsatt å gjennomføre handlingen, snakker man om forsett. Dette kalles *dolus eventualis* eller positiv innvilgelsesteori. Det er imidlertid svært vanskelig å bevise hva som gikk gjennom gjerningspersonens hode i det aktuelle tidsrom. For at vedkommende har utvist forsett kreves det således at han har holdt det for sikkert eller mest sannsynlig at faren ville inntre.²⁷

Grensen nedad går mot det straffrie, også karakterisert som hendelige uhell. Man har da ikke opptrådt på en slik måte at man kan klandre vedkommende for hans handlinger. Den som opptrer slik en fornuftig oppegående og aktsom person ville gjort, skal ikke straffes. Grensen er imidlertid også her vanskelig å trekke. Det er ikke slik at ethvert avvik fra den normalt aktsomme handlemåte skal ilegges med straff. Grensen må trekkes skjønnsmessig i hver enkelt sak.

Ved faredelikter har man handlet uaktsom dersom gjerningspersonen burde forstått at handlingen hans fremkalte fare. Et eksempel på en slik bestemmelse er vegtrafikklovens § 3, om at man skal ferdes aktsomt i trafikken.

Ved skadedelikter slik som straffelovens § 239, må man også ha utvist uaktsomhet i forhold til skaden altså dødsfølgen. Det må altså foreligge årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen, ellers kan ikke tiltale dømmes for uaktsomt drap.

4.4 Grader av uaktsomhet

Uaktsomhetskravet kan deles inn i tre ulike grader, avhengig av hvor mye gjerningspersonen er å bebreide. De tre kategoriene er simpel og grov uaktsomhet, samt *culpa levissima*. Hvor et straffebud bruker begrepet uaktsomhet, er det normalt tilstrekkelig med simpel uaktsomhet. Tidvis kreves det imidlertid grov uaktsomhet, som

²⁷ Andenæs, Johs.: Alminnelig strafferett, 4. utg., Oslo 1997, s. 219

i strl. § 121. Ut over dette har skyldgraden i uaktsomhetsvurderingen kun betydning for straffeutmålingen.

Hvert straffebud må tolkes individuelt for å frembringe hvilken grad av uaktsomhet som kreves etter den konkrete bestemmelsen. Et moment av interesse i denne tolkningen er hvilke interesser straffebudet er ment å beskytte. Når det gjelder § 239, som beskytter selve livet, veier dette hensynet meget tungt. Aktsomhetsnormen må derfor være streng på dette området. Det er likevel viktig å forbeholde straff til de tilfeller hvor gjerningspersonen er noe å bebreide. Selv om sjåføren er å bebreide, bør det være en nedre grense før bestemmelsen kan anvendes. Lovgiver og rettspraksis må ikke oppstille en aktsomhetsnorm som er så streng at enhver bilist må regne med å dømmes for uaktsomt drap, dersom vedkommende skulle forårsake en trafikkulykke. I så fall blir alle bilister potensielle drapsmenn, dette kan ikke ha vært meningen fra lovgiver. Aktsomhetsnormen må således være streng, men ikke strengere enn at en vanlig og gjennomsnittlig bilist normalt går fri for straff.

Ved grov uaktsomhet fraviker gjerningspersonens handlemåte kraftig fra hva som må betegnes som normal oppførsel i tilsvarende situasjon. Begrepet er ikke definert i loven, og det er således opp til rettspraksis og juridisk teori å fastlegge hva som ligger i begrepet. Juridisk teori har forklart grov uaktsomhet slik at gjerningspersonen måtte forstå at følgen kunne inntre, og at han derfor er sterkt å bebreide for at han likevel handlet som han gjorde.²⁸

Simpel uaktsomhet er heller ikke definert i loven. I juridisk teori og rettspraksis fremgår det at ved følgedelikter kreves at gjerningspersonen burde forstå at følgen kunne inntre.

Culpa levissima står for liten uaktsomhet, og er normalt ikke belagt med straff. Denne graden av uaktsomhet får stort sett bare betydning for hvorvidt strafferammen skal kunne heves ved såkalt uforsettlige følger ved den straffbare handling.

²⁸ Slettan, Svein og Øie, Toril Marie: Forbrytelse og straff: Lærebok i strafferett, Oslo 1997, s. 184

5 UAKTSOMHETSBEDØMMELSEN

Spørsmålet en må stille seg er hvilken aktsomhet som kreves i den gitte situasjon. I denne vurderingen skal en legge vekt på hvordan en alminnelig fornuftig og samvittighetsfull person ville ha opptrådt i en tilsvarende situasjon, denne vurderingen kalles også "*bonus pater familias*".²⁹ Avviker gjerningspersonens handlemåte fra denne normen i negativ retning, vil det normalt foreligge uaktsomhet.

Selv om handlingen fraviker "*bonus pater familias*" normen, må det likevel foretas en konkret helhetsvurdering av de aktuelle momenter som gjør seg gjeldende i det aktuelle tilfellet. Dette kom til uttrykk i Rt. 1977 s. 831. Her uttaler Høyesterett på s. 832 : "*Ved avgjørelsen av om det foreligger uaktsomhet, må utgangspunktet være en vurdering av selve kjøringen sett i forhold til trafikksituasjonen, siktforholdene, kryssets beskaffenhet m.v.*" Saken gjaldt en bilist som i alkoholpåvirket tilstand kjørte inn på en forkjørsvei uten å se seg godt nok for, og kolliderte med en annen bil. En passasjer i tiltaltes bil døde av skadene han pådro seg i sammenstøtet. Lagmannen hadde feilaktig lagt til grunn at det ikke var tilstrekkelig å konstatere at selve kjøringen var uaktsom, dersom det kunne slås fast at det forelå "*kvalifisert alkoholpåvirkning*". Dommen ble på dette punkt opphevet av Høyesterett.

Ett forhold som særlig gjør seg gjeldene i en konkret helhetsvurdering som Høyesterett i Rt. 1977 s. 831 legger opp til, er tidsmomentet. Hvor god tid hadde gjerningspersonen på seg? En feil i en presset situasjon bedømmes mildere enn en de tilfeller hvor vedkommende har hatt tid til å tenke seg om.

Et relevant spørsmål er hvorvidt en i en helhetsvurdering kan ta hensyn til gjerningspersonens individuelle egenskapet. Løsningen er ikke klar. Det skal i følge juridisk teori foretas en grundig analyse av alle forhold som har ført til feilen, for så å vurdere om den handlende med rimelighet kan gjøres ansvarlig for dem. Spørsmålet blir om det foreligger spesielle unnskyldningsgrunner hos gjerningspersonen som fører til frifinnelsen selv om den objektive aktsomhetsnorm er brutt.³⁰

²⁹ Slettan, Svein og Øie, Toril Marie: Forbrytelse og straff: Lærebok i strafferett, Oslo 1997, s. 187

³⁰ Andenæs, Johs., Alminnelig strafferett, 4. utg., Oslo 1997, s. 228

Skyldes handlingen uoppmerksomhet, er målestokken for om det foreligger straffverdig uaktsomhet lik for alle. En kan ikke unnskyldes seg med at en er mer uoppmerksom enn andre. Slik pålegges alle å opptre aktsomt. Det finnes selvsagt nyanser også her.

Dersom du kjører bil i et område hvor du ikke er kjent, kreves det at du kjører saktere og mer forsiktig enn en som er kjent i området og vet hvor farene ligger på lur.

Skyldes derimot din uaktsomhet svekket syn, lav intelligens etc., er dette egenskaper du ikke kan klandres for og uaktsomhetsvurderingen blir således subjektiv. En er ikke strafferettslig ansvarlig så lenge en har gjort så godt en kunne ut i fra sine forutsetninger. Dette uttrykkes med at det kun er de tilfeller som vedkommende kunne forhindre som gir grunnlag for bebreidelse og strafferettslig ansvar.

Aktsomhetsnormen er relativ også i forhold til hvilket straffebud som er brutt. Dette ble klart da lovgiver ved lovendringen i 2001 fastslo at det skulle kreves mer for å dømmes etter strl. § 239 enn etter vegtrafikkloven § 3 og § 31.

6 STRAFFELOVEN § 239

6.1 Det objektive gjerningsinnhold

6.1.1 Å *“forvolde en annens død”*

Straffeloven rammer den som ved uaktsomhet forvolder en annens død. I det å forvolde, ligger at den uaktsomme handling må være direkte årsak til at en person dør. *“en annen”* er begrenset til å omfatte et annet menneske, dog ikke foster.

Det må altså foreligge årsakssammenheng mellom uaktsomheten og døden. Rettspraksis har uttalt at det må foreligge påregnelighet og forutsigbarhet mellom handlingsforløpet og følgen (døden), jf. Rt. 1999 s. 1985. Saken gjaldt en trailersjåfør som hadde fått skrens i en nedoverbakke skiltet med *“Farlige svinger”*, slik at føreren av en møtende personbil døde. Straffeloven § 239 opererer altså med et tilleggsvilkår sammenlignet med vegtrafikkloven § 3, uttrykt slik at tiltalte må kunne bebreides for ikke å ha innsett muligheten av dødsfølgen. Det er ikke tilstrekkelig for domfellelse etter strl. § 239 at sjåføren burde ha forstått muligheten av en dødsulykke.

Rettspraksis gjør det klart at det må foretas en påregnelighetsvurdering, hva angår dødsfølgen. Dette kommer frem i Rt. 1991 s. 888, hvor Høyesterett uttaler: *“Det må være en viss påregnelig sammenheng mellom en uoppmerksomhet og dødsfølgen for at § 239 skal kunne anvendes. Dødsfølgen må ligge innenfor det man kunne forutse som en mulig og en verste følge av den utviste uaktsomhet.”* Første må en finne ut om tiltalte har handlet uaktsomt, for deretter å se om vedkommende kan bebreides for ikke å ha innsett muligheten av følgen. Disse to vurderingene kan være vanskelig å holde adskilt.

6.1.2 Hvilke tilfeller rammes av strl. § 239

Etter en tolkning av selve ordlyden i bestemmelsen, er det den person som gjennom en handling er skyld i at et annet menneske har dødd som kan straffes, forutsatt at alle andre straffbarhetsvilkår er oppfylt. Strl. § 239 er taus hva angår medvirkning. Den norske straffeloven har ingen generell medvirkningsbestemmelse. Hvorvidt medvirkning er omfattet av bestemmelsen beror på om det uttrykkelig er nevnt i bestemmelsen. Er medvirkning ikke uttrykkelig nevnt, beror det på en konkret tolkning av den aktuelle bestemmelse.

Strl. § 239 bruker begrepet “forvolde”. Språklig sett, er dette et vidt begrep. En alminnelig språklig fortolkning utelukker således ikke at medvirkning er omfattet av bestemmelsen, og begrepet “forvolde”. Denne tolkningen er også lagt til grunn i rettspraksis, jf. Rt. 1936 s. 612, selv om denne dommen gjaldt § 238. Tiltalte hadde overlatt kjøringen til en person verken hadde førerkort, eller hadde tilstrekkelig øvelse i å kjøre bil. Kjøringen resulterte i påkjørsel og legemsbeskadigelse. Tiltalte hevdet at hans handling bare kunne anses som medvirkning, og at han derfor måtte frifinnes. Vedkommende ble imidlertid dømt både i lagmannsretten og i Høyesterett.

I motsetning til bestemmelsen om forsettlig drap i strl. § 233, er forsøk ikke omfattet av § 239. Ingen kan således ikke dømmes for forsøk på uaktsomt drap. Dette ligger i bestemmelsens natur, da forsøk er ment å omfatte de forbrytelser som “tilsigtedes paabegyndt”. Det forutsettes at vedkommende har hatt til hensikt å begå en forbrytelse, dette er ikke mulig ved uaktsomhet.

6.1.3 Aktsomhetsnormen

Her vil jeg redegjøre for hvilken grad av aktsomhet som kreves for at noen skal dømmes etter strl. § 239. Det store flertall av saker hvor denne bestemmelsen blir anvendt er i trafikksaker, jeg har derfor valgt å konsentrere oppgaven min om disse tilfellene. I fremstillingen vil jeg vise til en del rettspraksis i hovedsak fra Høyesterett.

Som tidligere nevnt gjelder det et strengere krav til aktsomhet jo større skadepotensiale en handling har. I dette ligger at en fører av en stor lastebil, må være mer aktsom enn en sjåfør av en liten Toyota Prius. Samtidig stilles strengere krav til sjåføren av Priusen, enn til en syklist. Det kan tenkes at en syklist som kjører på en fotgjenger kan resultere i at fotgjengeren dør, men skadepotensialet for syklisten er likevel så liten sammenlignet med føreren av en bil at aktsomhetsnormen naturlig vil være lempeligere.

Det er tre separate vurderinger som må foretas før man kan avgjøre hvorvidt en gjerningsperson kan dømmes for uaktsomt drap. Først må det konstateres hvorvidt gjerningspersonen har handlet uaktsomt. Deretter vurderes om uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Den tredje og siste vurderingen går ut på at det må foreligge påregnelig årsakssammenheng mellom den uaktsomme handling og dødsfølgen. I denne siste vurderingen ligger at døden ikke ville inntrådt dersom gjerningspersonen hadde opptrådt tilstrekkelig aktsomt.³¹ I tillegg må selvsagt de øvrige straffbarhetsvilkår være oppfylt.

Når det forekommer dødsulykker i trafikken tas det normalt ut tiltale både for uaktsomt drap og for overtredelse av vegtrafikkloven § 3. Jeg vil derfor komme med en kort redegjørelse for denne bestemmelsen før jeg går videre.

Vegtrafikkloven § 3 tar sikte på å verne den offentlige interesse som ligger i trafiksikkerhet og trygg trafikkavvikling. Mens strl. § 239 tar sikte på å verne om selve livet. Disse to bestemmelsene har ulike anvendelsesområder, da de beskytter ulike interesser. Dette innebærer at bestemmelsene kan anvendes i konkurrans, noe også Høyesterett har slått fast, jf. Rt. 1980 s. 360.

³¹ Rt. 1977 s. 831

7 RETTSPRAKSIS

Her vil det gjennomgås hva Høyesterett legger i aktsomhetsvurderingen etter strl. § 239. Det har vært drøftet hvorvidt Høyesterett er tilstrekkelig klare på skillet mellom selve uaktsomhetsvurderingen hva angår kjøringen, og hvorvidt tiltalte har utvist uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen. Viser til Carl Graff Hartmanns artikkel i Tidsskrift for Strafferett nr. 3 i 2003. Hvorvidt dette fortsatt er tilfelle, vil jeg se nærmere på etter en gjennomgang av rettspraksis. Deretter vil jeg ta for meg hvorvidt aktsomhetsnormen er lempet etter lovendringen i 2001, slik motivene for lovendringen skulle tilsi.

7.1 Rt. 2001 s. 890

En 22 år gammel mann forårsaket en 12 år gammel pikes død, ved at han kjørte på piken i det hun i stor fart syklet over et gangfelt. Siktet holdt en fart på 70 km/t i en 60-sone. Han ble dømt i herredsretten, og frikjent for uaktsomt drap i lagmannsretten. Høyesterett opphevet dommen, da de mente at lagmannsretten hadde stilt for små krav til bilførerens aktsomhet. Ved ny behandling i lagmannsretten ble sjåføren domfelt for uaktsomt drap.³²

Her som i tidligere dommer påpeker retten at aktsomhetsnormen er den samme for strl. § 239 som for bestemmelsene i vegtrafikkloven. Det påpekes videre at etter strl. § 239 må uaktsomheten referere seg til dødsfølgen. I dette ligger at det må kunne tillegges sjåføren som uaktsomt at han ikke regnet med muligheten for at kjøringen hans kunne føre til en dødsulykke. Retten påpeker videre at det må være årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Bilføreren må ha “hatt muligheten til å unngå påkjørsel ved å opptre annerledes”. I dette ligger at en sjåfør ikke blir ansvarlig for upåregnelige skadetilfeller.

Høyesterett påpeker etter dette at lagmannsrettens rettslige utgangspunkt er i samsvar med tidligere praksis. De peker imidlertid på at farefremkallelse i trafikken normalt også innebærer risiko for dødsfølge.

³² LE-2001-508

Høyesterett viser igjen til lagmannsrettens uttalelser, hvor de sier at syklistens forhold blir avgjørende for hvorvidt strl. § 239 er overtrådt. De mener videre at spørsmålet blir om syklistens kjøring var så “ekstraordinær” at det er grunnlag for frifinnelse.

Det vises til rettens uttalelse: *“Det er på det rene at en bilist har en særlig aktsomhetsplikt når han nærmer seg et fotgjengerfelt. Bilisten plikter å være så aktsom at han i tide ser fotgjengere som skal krysse”* veien. De viser videre til at dersom jenta på sykkelen hadde holdt gangfart, ville det ikke vært tvilsomt at strl. § 239 hadde vært anvendelig. Jenta syklet imidlertid ut i et gangfelt hvor hun hadde vikeplikt for kryssende biler, med stor hastighet og uten å se seg for, og skapte dermed en ekstraordinær situasjon for bilisten. Lagmannsretten kan etter dette ikke karakterisere bilistens kjøring, hvor han ikke innrettet seg med sikte på å kunne stanse, som uaktsom. Det kan derfor ikke tilregnes som uaktsomt at han ikke regnet med muligheten for at hans kjøring ville føre til en dødsulykke.

Høyesterett sier etter dette seg enig i lagmannsrettens stadfestelse av bilisters særlige aktsomhet i forbindelse med fotgjengeroverganger.

Videre viser Høyesterett til at tiltalte holdt en hastighet over fartsgrensen selv om han nærmet seg et gangfelt. De finner derfor kjøringen hans uaktsom. Høyesterett går så over til å se på hvorvidt uaktsomheten også kan knyttes til dødsfølgen. De påpeker som lagmannsretten at jentas oppførsel må anses som ekstraordinær. Men dette i seg selv fritar ikke sjåføren for ansvar.

Videre sier Høyesterett at de ikke finner grunnlag for at forulykkedes oppførsel medfører at det ikke kan legges sjåføren til last at han ikke tok hensyn til muligheten for at kjøringen kunne medføre en dødsulykke. De viser til årsakssammenheng, og at ulykken nettopp var en realisering av den risiko som den uaktsomme kjøring i for høy hastighet mot et gangfelt medførte. De ser ingen momenter i vurderingen fra lagmannsretten om at ulykken ville skjedd, selv om sjåføren hadde kjørt tilstrekkelig aktsomt. Høyesterett kommer derfor til at lagmannsretten har stilt for små krav til bilførerens aktsomhet og opphevet dommen.

7.2 Rt. 2002 s. 190

En kaptein i den norske KFOR-styrken kolliderte med en møtende bil med den følge at fire personer mistet livet. Ulykken skyldes at kapteinen hadde misforstått trafikkbildet og kjørte mot kjøreretningen. Han ble dømt i herredsretten, frifunnet i lagmannsretten, men Høyesterett fant at han ikke hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet og opphevet lagmannsrettsdommen. Etter ny behandling i lagmannsretten ble kapteinen dømt for uaktsomt drap, på tross av at det forelå sterke formildende omstendigheter.³³

Først går Høyesterett inn på lovendringen i 2001, som de mener lagmannsretten ikke har tatt hensyn til. Før de går inn på hva lovendringen innebar for aktsomhetsvurderingen. Her slås det fast at en hverdagsbilist ikke skal belastes med tiltale for uaktsomt drap, når uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere gjør seg skyldig i fra tid til annen. Høyesterett uttaler at de finner det uklart hvor langt lovgiver har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, utover det som kommer fra i brevet fra riksadvokaten.

Så går de over på den aktuelle sak. Kapteinen hadde akkurat kommet til Makedonia. Han hadde ikke fått med seg bagasjen fra flyplassen, og måtte den aktuelle dagen tilbake å hente denne. Med seg som passasjer i bilen hadde han en oberstløytnant som var bedre kjent i området. Etter å ha hentet bagasjen, kjørte de sørover i retning Kosovo. De tok imidlertid feil av avkjørselen, noe oberstløytnanten ikke oppdaget før de kom til en tunell. Han ba derfor kapteinen snu, noe han gjorde ved første anledning. Det var etter denne snuoperasjonen at de havnet i feil kjøreretning. Flere biler skal ha blinket med lyset til nordmennene. De undersøkte først om de kjørte med fullt lys, noe de ikke gjorde. Det var imidlertid ikke uvanlig at biler blinket med lysene til KFOR-biler. Nordmennene følte likevel at noe måtte være feil, kanskje var det noe med bilen. De bestemte seg for å stoppe og undersøke saken, men rakk aldri dette før ulykken var et faktum. Når de forsto at de hadde kjørt i feil retning, utbrøt oberstløytnanten: *“Hvor står det?”* eller lignende.

³³ LB-2002-754

Spørsmålet ble så om kapteinen var tilstrekkelig aktsom i forhold til strl. § 239 da han snudde og kjørte tilbake i motgående kjøreretning. Av lagmannsrettens dom kommer det frem at veien i utgangspunktet var klart merket som motorvei, noe A var klar over. Men etter omtrent 8 km så skiller nordgående og sørgående kjøreretning lag, veien ble smalere og fortsetter uten veiskulder. Etter ca. 12 km ble veien i tillegg svingete, og fikk små avkjøringslommer på høyre side. Linjen som skilte kjørefeltene var nå gul, selv om dette ikke har betydning for kategorisering som motorvei.

Lagmannsrettens flertall, som stemte for frifinnelse, viste særlig til uttalelser fra erfarne politimenn og offiserer som sa at veien på den aktuelle strekning var en trafikkfelle. Det var derfor forståelig at kapteinen misforsto trafikksituasjonen. Lagmannsretten uttalte videre at etter at nord- og sørgående løp skilte lag så var ikke veien: *“utstyrt med skilt som anga motorvei klasse A”*. Veien hadde fartsgrense på 50 og 60 km/t, dette sammen med den dårlige standarden mente lagmannsretten lett kunne etterlate et inntrykk av at man befant seg på en vanlig landevei. Dette inntrykket ble styrket av at passasjereren, som var bedre kjent i området, ba ham om å snu. De peker videre på at det ikke var uvanlig at møtende biler blinket med lysene til KFOR-biler, og at det derfor ikke kunne regnes som uaktsomt at de ikke umiddelbart forsto at de kjørte i feil retning.

Høyesterett uttaler imidlertid at selv om andre har feiltolket trafikkbildet på samme måte, var ikke hans kjøring i den lave uaktsomhetskategori som lovendringen var ment å omfatte. Det dreier seg ikke om et øyeblikks uoppmerksomhet, men om en vedvarende feilvurdering av trafikkbildet. Han hadde både tid og anledning til å handle annerledes. Høyesterett kom så til at lagmannsrettens lovanvendelse var uriktig.

Når det gjelder uaktsomhet i forhold til dødsfølgen nøyer Høyesterett seg med å si at dersom det først blir påvist at kapteinens kjøring mot kjøreretningen var uaktsom, så var dødsfølgen *“utvilsomt”* påregnelig.

7.3 Rt. 2002 s. 709

En 22 år gammel mann ble funnet skyldig i uaktsomt drap i både i byretten og lagmannsretten. Han hadde kjørt lastebil til tross for at han var så trett og sliten at han måtte anses uskikket til å kjøre. Lastebilføreren kom over i feil kjørebane og traff en personbil, slik at føreren av denne ble drept.

Høyesterett sluttet seg til lagmannsrettens forståelse av aktsomhetskravet i strl. § 239, slik den må forstås etter lovendringen i 2001. Lagmannsrettens forståelse av aktsomhetsnormen ble derfor stående.

Lagmannsretten fant grunn til å legge tiltaltes egen forklaring omkring ulykkeshendelsen til grunn. Denne gikk ut på han plutselig hadde sovnet bak rattet. Han innser at han må ha fått et lite forvarsel, men det hele skjedde så fort at det neppe var grunnlag for å bebreide ham for at han ikke straks reduserte farten eller stoppet opp.

Høyesterett ser på uttalelsene fra lagmannsretten slik at de ikke bebreider tiltalte for uaktsomhet i forbindelse med påkjørselen. Lagmannsretten mener at tiltalte sovnet så plutselig at han ikke hadde mulighet for å unngå eller forsøke å unngå dette.

Lagmannsrettens flertall har begrunnet sin aktsomhetsvurdering slik: “... Når flertallet finner at kjøringen var uaktsom bygger det på en helhetsvurdering av tiden ukene forut for kjøringen sett i sammenheng med hva som skjedde ulykkesdagen. Forut for...” ulykken “... hadde A arbeidet som sjåfør hos Z Transport AS i fire uker med meget lange arbeidsdager. Det fremgår av fartsskriverens skiver at han gjennomgående har begynt kjøringen hver dag før kl 0700 og har kjørt frem til mellom ca kl 1800 til ca kl 2200. Vitnet C har forklart at hvile/kjørebestedene ikke synes å være overtrådt, og lagmannsretten legger dette til grunn. Men As egen forklaring viser at det ikke er snakk om hvilepauser av normal karakter. Han har stort sett fortsatt å arbeide fullt i de perioder hvor det ikke er kjørt, men da med på og avlesing av bilen etc. ... Hans arbeid må ha vært fysisk belastende i seg selv og i tillegg kommer manglende spisepauser og matinntak i løpet av arbeidstiden. Tiltalte har forklart for lagmannsretten at han følte seg slapp og utslitt... Etter lagmannsrettens vurdering viser dette både at tiltalte i realiteten ikke har forholdt seg til hvile/kjørebestedenes intensjoner, med det

resultat at han må ha vært overarbeidet og “nedkjørt” på tiden for ulykken. Han må også ha vært oppmerksom på at han har tøyet grensene for forsvarlig opptreden i trafikken og det kan da bebreides ham at han fortsatte med kjøringen også angjeldende lørdag... Flertallet legger til grunn at dette samlet har redusert hans kjøreferdigheter, herunder hans konsentrasjonsevne, slik at det til slutt endte med at han sovnet bak rattet.”

Høyesterett uttaler på bakgrunn av dette at de ikke kan se at lagmannsretten har lagt noen uriktig forståelse av aktsomhetsnormen til grunn. Videre sier de at det ikke er *“omtvistet at dersom det først kan bebreides ham som uaktsomt at han kjørte, har han også opptrådt uaktsomt ved ikke å ha regnet med muligheten for at kjøringen kunne ende med en dødsulykke.”*

7.4 Rt. 2002. s. 1139

En mannlig bilist med forkjørsrett kolliderte med en mopedist som ikke hadde respektert vikeplikten. Mopedisten døde som følge av skadene han fikk. Selv om bilisten kunne bebreides høy fart, fant Høyesterett at uaktsomheten ved å overskride fartsgrensen ikke omfattet dødsfølgen og frifant derfor bilisten for uaktsomt drap. Sjøføren hadde tidligere blitt frifunnet i herredsretten, men dømt i lagmannsretten

Ulykken skjedde ved at bilisten (A), etter å ha foretatt en forbikjøring i høy hastighet, fortsatte kjøringen i en anslått hastighet på vel 110 km/t på en riksvei med forkjørsrett og med fartsgrense på 80 km/t. Ved en mindre avkjørsel kolliderte han med en ung mopedist som kjørte ut i veien og svingte til venstre uten å stanse.

Spørsmålet i denne saken ble om uaktsomheten ved å kjøre for fort, også omfattet dødsfølgen. Om dette sa lagmannsretten: *“legger ... særskilt vekt på at tiltalte fortsatte frem mot krysset med en hastighet vesentlig over fartsgrensen, på tross av at han var oppmerksom på fornærmede. Lagmannsretten finner det klart at tiltalte burde overveiet og innsett muligheten for at fornærmede etter omstendighetene kunne komme til å feilbedømme bilens hastighet, med den følge at han ville kjøre inn i krysset foran tiltalte, slik han også gjorde. Et sammenstøt med den følge at mopedføreren kunne omkomme, er etter lagmannsrettens vurdering en mulighet tiltalte således burde ha*

regnet med. Lagmannsretten finner det derfor klart at tiltaltes uaktsomhet også omfattet dødsfallet ved kjøringen.”

Høyesterett uttaler at de “*under noen tvil*” er kommet til at dette er uttrykk for en for streng aktsomhetsnorm. Det Høyesterett særlig vektlegger er at A kom kjørende på en riksvei som klart var merket som forkjørsvet, og hvor fartsgrensen var 80 km/t. Veistrekningen var oversiktlig, og kjøreforholdene gode. Mopedisten kom fra en mindre gårdsvei, klart merket med vikeplikt.

De sier videre at det ikke er upåregnelig at en kollisjon i en slik situasjon, og med så høy hastighet kan ha dødsfølge som resultat. Spørsmålet blir likevel om A, som på lang avstand så mopeden i avkjørselen, burde ha regnet med og innsett muligheten for at dette kunne skje. En slik aktsomhetsnorm ville medføre at enhver forbikjøring på forkjørsvet også innebærer overtredelse av strl. § 239, dersom kryssende trafikk ikke overholder vikeplikten slik at en dødsulykke forekommer. I slike tilfeller vil dødsulykke ofte være resultatet selv om fartsgrensen overholdes. Høyesterett er etter dette kommet til at det må kreves noe mer konkret kritikkverdig ved kjøringen ut over fartsovertredelse for at forholdet skal kunne rammes av § 239.

Etter dette finner Høyesterett ikke å kunne bebreide A at han ikke umiddelbart regnet med muligheten for at føreren av mopeden til tross for vikeplikten ville kjøre rett ut i veien. Det eneste de fant å kunne bebreide A, var den høye farten. Selv om lagmannsretten har lagt til grunn at ulykken kunne ha vært avverget om fartsgrensen hadde vært overholdt, fant Høyesterett at dette ikke var tilstrekkelig til at uaktsomheten klart også omfatter dødsfølgen.

7.5 Rt. 2002 s. 1556

En 33 år gammel mannlig fører av en lastebil hadde rygget på og delvis kjørt over en annen mann med døden til følge. Høyesterett fant at den strenge aktsomhetsnormen som gjelder ved rygging, ikke var overholdt og kom til at anken måtte forkastes. Sjøføren var blitt dømt både i herredsretten og lagmannsretten.

Om aktsomhetskravet ved rygging uttaler Høyesterett: *“Den som rygger har vikeplikt for all annen trafikk. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det enten benyttes hjelpemann eller fører må “forvisse” seg om at rygging kan foretas uten at det oppstår fare eller skade. En antagelse eller tro er ikke tilstrekkelig.”*

Høyesterett oppsummerer rettstilstanden, hva angår aktsomhet ved rygging slik:

“Generelt knytter det seg så vidt stor risiko til rygging at det lett vil bli statuert straffansvar ved personskade dersom skaden ikke kan sies å være et resultat av et ekstraordinært hendelsesforløp utenfor førerens kontroll.”

Det er hevdet fra forsvarers side at lagmannsretten ikke har tatt hensyn til lovendringen av 2001 ved sin bedømmelse. Til dette sier Høyesterett: *“lovendringen var ment å omfatte det som betegnes som “den lave uaktsomhetskategori”, og at denne er karakterisert ved “et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten”.* De påpeker videre at lovendringen ikke var ment å skille mellom privat- og yrkessjåfører. Men forutsetningen for at lovendringen skal få betydning er at man befinner seg innenfor det nedkriminaliserte området, det gjør det ikke i vedkommende sak mener de.

Lastebilsjåføren (A) var klar over at det var to andre personer i lagerbygningen, D og forulykkede B. A så bak egen bil før han satte seg inn og begynte ryggingen.

Høyesterett peker på at det likevel var en stor blindsonesom han ikke hadde oversikt over etter at han hadde satt seg inn i bilen. Videre legger retten til grunn at hastigheten ved ryggingen i hvert fall ikke var *“spesielt lav”*, og at A rygget en strekning på minst 20 meter før han traff B.

Farten sammenholdt med at A kjørte et stort og tungt kjøretøy med betydelig farepotensiale, resulterte i at Høyesterett som tidlige instanser kom til at aktsomhetsplikten ikke var overholdt. Hva gjelder uaktsomhet i forhold til dødsfølgen uttaler Høyesterett at: *“A burde ... ha innsett muligheten av at rygging under disse omstendigheter og på denne måten kunne føre til en dødsulykke. Han var klar over at det var andre personer til stede i eller ved lagerbygget. ...at B forlot lagerbygningen umiddelbart før A påbegynte ryggingen, og deretter ble påkjørt på vei ut til sitt eget vogntog...representerer heller ikke...et så ekstraordinært hendelsesforløp at det kan lede til frifinnelse.”* Så konkluderer Høyesterett med at det foreligger overtredelse av strl. § 239.

7.6 Rt. 2008 s. 620

En trailersjåfør hadde stoppet sin trailer i venstre fil i et lysregulert kryss. Han signaliserte med blinklys at han ville svinge til venstre, men bestemte seg for å svinge til høyre i stedet. Dette skjedde før det var blitt grønt lys i venstre fil. Resultatet ble at han kjørte på en syklist som skulle til venstre og hadde stilt seg foran traileren i påvente av grønt lys. Syklisten døde. Høyesterett kom til at lagmannsretten hadde benyttet feil aktsomhetsnorm og resultatet ble opphevelse av lagmannsrettens frifinnende dom. Tiltalte hadde tidligere blitt dømt i tingretten. Ved ny behandling i lagmannsretten ble sjåføren dømt for uaktsomt drap.³⁴

Lagmannsrettens flertall (i første dom) uttaler: Førerens (A) uaktsomhet *“feilvurdering av situasjonen rundt bilen – var kortvarig og av en slik karakter at man ikke kan bebreide A for dødsfølgen.”* A hadde reist seg opp for å se bedre i speilene og rundt bilen, men oppmerksomheten hans var rettet mot den totale trafikksituasjonen mens bilen sto i ro. Lagmannsretten konkluderer med at: *“Uaktsomheten kvalifiserer ikke for domfellelse etter straffeloven § 239.”*

Høyesterett sier seg enig i en påstand fra aktor om at slike situasjoner som i dette tilfellet må vurderes ut i fra samme aktsomhetsnorm som gjelder ved rygging eller

³⁴ LF-2008-96800

vending. Aktsomhetsnormen er her, som nevnt i Rt. 2002 s. 1556, at føreren må *“forvisse”* seg om at manøveren kan skje uten at det oppstår fare eller skade.

Spørsmålet blir etter dette om føreren gjorde tilstrekkelig for å eliminere mulig fare før han svingte til høyre. Det hetes i dommen fra lagmannsretten at A *“reiste seg opp i bilen og så fremover og til høyre.”* Retten har etter dette lagt til grunn at B *“var helt eller delvis skjult i blindsonene på traileren, også ved den stående observasjonen”*. Høyesterett mener dette indikerer at A ikke hadde tilstrekkelig oversikt da han foretok manøveren. A hadde handlingsalternativer, han kunne holdt fast ved å svinge til venstre. Eller han kunne vente med å svinge til høyre til det var grønt lys både til høyre og venstre. Da ville en syklist foran bilen klart å passere før A svingte.

Lagmannsretten har uttalt: *“At det plutselig skulle befinne seg en syklist foran lastebilens front, når han hadde kjørt godt forbi stopplinjen, må derfor ha vært, om ikke upåregnelig, så i alle fall svært uventet for A”*. Høyesteretts kommentar til dette er at ulykken skjedde på et sterkt beferdet sted, hvor trafikkbildet jevnlig omfatter også andre trafikanter enn kjøretøy. Bs opptreden, slik den er beskrevet, er i samsvar med de særlige bestemmelser for syklende. Også denne har lagt til grunn at traileren skulle svinge til venstre. Når syklist (B) først hadde syklet forbi traileren på høyre side, måtte han ta oppstilling foran traileren for ikke å komme i konflikt med kjøretøy som skulle svinge til høyre fra høyre fil. Høyesterett ser seg enig med lagmannsretten i at Bs opptreden ikke var upåregnelig. Videre sier Høyesterett at de ikke kan se andre forhold ved Bs sykling som kan tillegges særlig vekt ved bedømmelsen av As forhold.

Høyesterett uttaler videre at når A bestemte seg for å svinge til høyre i stedet for venstre påkalte dette en særlig aktpågivenhet fra A. Dette synspunktet styrkes av at det fortsatt var rødt lys for trafikk i venstre felt. Da han skapte en slik aktpågivende situasjon, måtte han legge til grunn at andre trafikanter kunne ha innrettet seg i samsvar med det som var blitt signalisert ved blinklys og filvalg. Dette samholdt med den begrensede sikten fra førerhuset, og lysforholdene på stedet, gjorde at A hadde plikt til å utvise særlig stor aktsomhet. Høyesterett sier om forholdet til dødsfølgen at i et *“slikt komplekst trafikkbilde som også innbefattet myke trafikanter, må det legges til grunn at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen.”*

Etter dette konkluderer Høyesterett med at lagmannsretten har lagt til grunn feil aktsomhetsnorm.

7.7 Rt. 2008 s. 1258

En betongbil kjørte over og drepte en ti år gammel gutt som syklet på en gang- og sykkelvei. Føreren var i tingretten dømt for uaktsomt drap, men ble i lagmannsretten frifunnet for overtredelse av strl. § 239. Høyesterett fant det klart at uaktsomheten i den aktuelle situasjonen omfattet dødsfølgen og at strl. § 239 var overtrådt. Lagmannsretten dom ble således opphevet. Ved ny behandling i lagmannsretten ble tiltalte dømt for uaktsomt drap.³⁵

Høyesterett viser til Rt. 2008 s. 620, og sier at selv etter lovendringen vil § 239 fortsatt være overtrådt hvor føreren har vist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet. Etter rettens oppfatning er den aktuelle situasjonen i denne dommen, nettopp en slik situasjon.

En betongbil er et langt og tungt kjøretøy, med stor skadeevne. Rett forut for ulykken hadde betongbilen stoppet opp *“noen sekunder”* på tvers av en gang- og sykkelvei. Dette er et område som er særlig forbeholdt myke trafikanter. Kjøretøyet var plassert på skrått mot venstre, dette innebar at det var spesielt krevende for sjåføren å holde oversikt over gang- og sykkelstien på bilens høyre side, samtidig som han fulgte med på trafikken på bilveien. Plasseringen mot venstre gjorde også at andre trafikanter kunne tro at han skulle svinge mot venstre. Betongbilen skulle imidlertid svinge kraftig mot høyre. Manøvreringen skjedde på et tidspunkt på dagen da en må forvente at det kan komme myke trafikanter, som barn på vei hjem fra skolen.

Spørsmålet blir etter dette om føreren var så aktsom som en må forvente, og om han eventuelt kunne og burde sørget for at den farlige situasjonen ikke oppsto.

³⁵ LA-2008-181704

Lagmannsretten har lagt til grunn at føreren, før han svingte til høyre, reiste seg opp i føreraset, kikket seg rundt og så i speilene. Han la ikke merke til gutten, som *“etter alt å dømme [har] befunnet seg i en blindsonen”*, hvor han ikke var synlig fra førerhuset. Tre av dommerne (som stemte for frifinnelse) har begrunnet sitt standpunkt med at det må ha fremstått som *“svært usannsynlig”* for føreren at noen *“i løpet av de få sekundene han stoppet”* skulle komme innenfor kjøretøyets fareområde uten at han oppdaget det. Det fremstår *“virkelighetsfjernt og [som et] uttrykk for etterpåklokskap”* å si at føreren ikke skulle ha fortsatt kjøringen uten å tilkalle en hjelpemann for å holde utkikk.

Høyesterett delte ikke denne oppfatningen. De mente at siden føreren hadde dårlig sikt over sykkelstien før han kjørte ut på den, måtte han også vite at det fort kunne komme en syklist frem til det stedet hvor bilen stanset, og stengte sykkelveien. Også når bilen sto stille var det som nevnt vanskelig å holde øye med gang- og sykkelstien til høyre for bilen. I tillegg var sikten hindret av en bergknaus, noen rør og en parkert bil. Høyesterett forklarte dette som at det derfor var en reell mulighet for at noen hadde kommet frem til kjøretøyet uten at føreren var blitt oppmerksom på det. Denne muligheten måtte han ta hensyn til. Noe de også hevder at hans oppførsel, ved å reise seg fra føreraset, bekrefter at han var oppmerksom på. Men det var fortsatt noe blindsonen langs bilen selv etter at han reiste seg, da han ikke fikk øye på gutten. Dette må sammenholdes med at han ved å bruke en hjelpemann ville fått 100 % sikkerhet, eller ved at han selv foretok grundigere undersøkelser.

Høyesterett uttaler videre at dersom det ikke lot seg gjøre å undersøke om det befant seg noen i blindsonen, skulle sjåføren unnlatt å gjøre manøveren. Lagmannsrettens flertall har påpekt at han kunne valgt å stoppe før han kom inn på gang- og sykkelveien. Et annet handlingsalternativ ville være å svinge til venstre i stedet for til høyre.

Den fjerde meddommeren i lagmannsretten begrunnet sitt standpunkt, frifinnelse, med at førerens oppmerksomhet et øyeblikk hadde vært rettet mot bilen som kom fra venstre, og at en slik kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten var av en karakter som ikke bør lede til domfellelse for uaktsomt drap. Heller ikke dette var Høyesterett enig i. Grunnen til dette standpunkt fra Høyesterett var at dette var en situasjon som

krevde særlig aktpågivenhet, og da kan ikke en slik feilfordeling av oppmerksomheten anses som tilstrekkelig aktsomt.

Konklusjonen fra Høyesterett ble etter dette at lagmannsretten hadde lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn.

Etter denne konklusjonen uttaler Høyesterett seg om dødsfølgen. De finner det klart at uaktsomheten i denne situasjonen omfatter dødsfølgen. Føreren burde innsett muligheten for at det å svinge til høyre på gang- og sykkelstien uten å undersøke nærmere om det befant seg noen tett inntil kjøretøyet, kunne føre til en dødsulykke.

7.8 Rt. 2009 s. 299

En bussjåfør kjørte på og drepte en mann som gikk på rødt lys i et fotgjengerfelt. Høyesterett la vekt på at det dreide seg om et stort og trafikkert veikryss og at føreren av en stor og tung buss måtte være særlig aktsom. Samtidig måtte det vektlegges at sjåføren kortvarig konsentrerte oppmerksomheten sin på andre trafikkrelevante forhold, og at fotgjengeren gikk på rødt lys. Retten fant etter dette at uaktsomheten ikke var så grov at straffeloven § 239 var overtrådt, og frifant bussjåføren for uaktsomt drap. Sjåføren var blitt dømt både i tingretten og lagmannsretten. Lovanvendelsen ble prøvd utenom anken.

Lagmannsretten hadde uttalt at fotgjengere i alle aldre fra tid til annen krysser veien på tross av rødt lys. Eldre personer representerer ikke noe unntak fra dette. Godt voksne personer vil ofte være særlig utsatt i trafikken, da de har redusert hurtighet, reaksjonsevne og tidvis svekket syn og/eller hørsel. Dette innebærer at det påhviler bilførere en ekstra aktpågivenhet i forhold til denne gruppen fotgjengere.

Høyesterett sier seg enig med lagmannsretten i at det ikke er upåregnelig at fotgjengere krysser gaten på rødt lys, selv om dette er uforsvarlig. De påpeker likevel at kritikkverdig oppførsel fra fotgjengeren, i utgangspunktet ikke har betydning for den aktsomhetsplikten som bilføreren har etter vegtrafikkloven og straffeloven.

Lagmannsretten kom til at bussjåføren fordelte sin oppmerksomhet feil i det øyeblikk han manøvrerte bussen ut i Prinsens gate. De påpekte at første prioritet for oppmerksomheten må være å sikre at det var klar bane i bussens kjøreretning. Lagmannsretten uttrykte forståelse for at det er mye å holde orden på når man skal manøvrere et så stort kjøretøy gjennom en 90 graders sving. En slik manøvrering krever aktiv bruk av sidespeil og andre siktmuligheter fra førersetet. De mente likevel at fokus til siden eller bakover, mens bussen beveger seg fremover mot et fotgjengerfelt i et sterkt trafikkert kryss, er forbundet med stor risiko.

Andre momenter lagmannsretten peker på er at sjåføren ikke var under tidspress, slik at han hadde alle muligheter til å overskue trafikkbildet, veibanen og eventuelle fotgjengere i det han beveget bussen ut i Prinsens gate. At han likevel oppdaget fotgjengeren for sent, må tilskrives at han ikke var så oppmerksom og aktsom som situasjonen tilsa.

Lagmannsretten kom etter dette enstemmig til at strl. § 239 var overtrådt. Hva gjelder uaktsomhet i forhold til dødsfølgen, uttaler lagmannsretten at sjåføren: *“kunne innse at følgen av sammenstøt mellom fotgjenger og buss kunne bli at fotgjengeren ville miste livet”*.

Høyesterett uttaler at dette er feil rettsanvendelse. For å bli dømt for uaktsomt drap er det ikke tilstrekkelig at gjerningsmannen kunne innse muligheten av dødsfølgen. Det må kunne *“konstateres at gjerningspersonen burde ha forstått at dødsfølgen kunne inntre, og derfor kan bebreides for at han handlet som han gjorde.”*

Etter å ha konstatert dette uttaler Høyesterett imidlertid at de ikke ser at denne feilen har hatt virkning for resultatet. *“Den som i en viss fart ved uaktsomhet kjører på en fotgjenger med en buss av den størrelse der her er snakk om, må være forberedt på at det kan skje en dødsulykke selv om farten ikke er særlig høy.”*

Høyesterett går så over til å se om lagmannsretten har anvendt riktig aktsomhetsnorm. De starter med å gå inn på lovendringen fra 2001. Da de igjen ser hen til den aktuelle

sak uttaler de at det her foreligger momenter som taler både for og mot å anvende strl. § 239.

Retten ser først på momentene som taler for domfellelse for uaktsomt drap. Det første de peker på er at ulykken skjedde i et fotgjengerfelt i et stort og trafikkert kryss. Dette i seg selv peker på at sjåføren av en stor buss må være særlig aktsom.

Videre peker de på at bussjåføren før han kjørte inn i krysset forsikret seg om at det var fritt for fotgjengere og møtende trafikk. Ved manøvreringen gjennom krysset var det imidlertid en rekke andre trafikkforhold han måtte konsentrere seg om, slik at hans oppmerksomhet i stor grad var rettet mot sidespeilene. Da han kom frem til fotgjengerfeltet i Prinsensgate, burde han ha sjekket på nytt om dette var fritt for fotgjengere. Lagmannsretten kom frem til at han hadde både tid og sikt til dette.

Et moment som peker i retning av frifinnelse for uaktsomt drap, er at feilen besto i at sjåføren i et komplisert trafikkbilde kortvarig konsentrerte sin oppmerksomhet om andre, helt sentrale trafikkrelevante forhold.

I tillegg kommer det faktum at fotgjengeren gikk på rødt lys. Høyesterett peker her på at sjåfører i utgangspunktet ikke går straffri selv om den fornærmede har vært uaktsom, jf. Rt. 2001 s. 115. Fornærmedes uaktsomhet kan være et moment i helhetsvurderingen av sjåførens skyld. Særlig gjelder dette hvor fornærmedes adferd må karakteriseres som ekstraordinær eller upåregnelig.

Høyesterett sier seg igjen enig med lagmannsretten i at førere av motorvogner må være forberedt på at fotgjengere kan gå på rødt lys. Dette momentet kan derfor ikke alene medføre at bussjåføren frifinnes for uaktsomt drap. I tillegg kommer at sjåførens feil besto i at han feilfordelte oppmerksomheten på trafikkforhold som var både relevante og sentrale, disse to momentene taler for at fotgjengerens uaktsomhet bør tillegges vekt som ett av flere forhold i en totalvurdering.

Høyesterett fortsetter med å fastslå at siden sjåføren ikke sjekket på ny etter fotgjengere da han kjørte inn i Prinsens gate, må han dømmes etter vegtrafikkloven. Men da årsaken

til at han begikk feilen, sammenholdt med fotgjengerens egen uaktsomhet, kom Høyesterett *“under sterk tvil”* til at sjåføren måtte frifinnes for tiltalen om uaktsomt drap.

7.9 Rt. 2010 s. 633

Under svært vanskelige vær og føreforhold, fikk føreren av et vogntog sleng på hengeren slik at denne kom over i feil kjørebane og traff en personbil slik at føreren av denne mistet livet. Sjåføren ble frikjent i tingretten, men dømt i lagmannsretten. Høyesterett kom til at lagmannsretten hadde anvendt riktig aktsomhetsnorm, og anken kunne derfor ikke føre frem.

Lagmannsretten uttalte at ulykken utvilsomt skyldes kombinasjonen av vogntogets hastighet, dekkenes tilstand og de vanskelige kjøreforhold. Farten var ikke tilpasset forholdene på stedet.

Lagmannsretten uttaler: *“På det aktuelle føret var det ikke forsvarlig å holde en fart rundt høyeste tillatte fartsgrense. ... Han var godt kjent på strekningen og var klar over det vanskelige føret og at strekningen var spesielt utsatt for ulykker. På vei ned mot svingen hvor kollisjonen skjedde, økte farten på vogntoget i stedet for å avta, og farten var klart langt over hva man som aktsom bilist burde holde. Strekningen er relativt oversiktlig, og han så den møtende bilen på god avstand... Han hadde dermed god tid til å vurdere situasjonen før den vanskelige svingen, og lagmannsretten finner at hans kjøring var kvalifisert uaktsom.”*

“Dødsfølgen omfattes av uaktsomheten idet resultatet er en påregnelig følge av kjøringen som medførte en sleng eller skrens på hengeren slik at denne kom over i motsatt kjørebane. Tiltalte burde ha forstått at dødsfølgen kunne inntre.”

Høyesterett slår det fort fast som klart at lagmannsretten har bygget på riktig aktsomhetsnorm. Det sentrale er at ulykken skyldtes en kombinasjon av *“høy fart inn i den kritiske svingen, dekkenes tilstand og vanskelige kjøreforhold”*. De poengterer videre at spørsmålet etter § 239 blir om vedkommende kan bebreides for at han ikke var tilstrekkelig oppmerksom.

Sjåføren kunne observere vær og føreforhold, som må karakteriseres som svært vanskelige. Han hadde allerede hatt en utglidning av tilhengeren, i tillegg var han klar over at han hadde endel asfaltbelegg på dekkene. Sikten på stedet var god, slik at han i god tid så at han kom til å møte en større bil i den svingete nedoverbakken. Når to store kjøretøyer møter hverandre på glatt føre og med begrenset effektiv veibane, i svingete helling, er marginene små, og det oppstår en uhyre farlig situasjon dersom tilhengeren kommer ut av kontroll og kommer over i motsatt kjørebane. Under de rådende forhold har A ikke oppfylt de strenge krav som etter rettspraksis må stilles til førere av vogntog om å avpasse farten etter kjøreforholdene. Selv om fartsskriveren viser hastigheter godt under gjeldende fartsgrense, burde en avveining av alle de for sjåføren kjente forhold ledet til større forsiktighet i ulykkessvingen.

Om forholdet mellom uaktsomheten og dødsfølgen sier Høyesterett følgende:

“Vogntoget hadde meget stort farepotensiale, og når det er utvist uaktsomhet med hensyn til å innrette farten etter vær- og føreforhold i møte med annen trafikk, vil det foreligge uaktsomhet også i forhold til dødsulykke.”

8 VURDERING

La oss gå tilbake til spørsmålene vi stilte innledningsvis om at praktiseringen av uaktsomhetsnormen og lovendringen fra 2001 skulle bidra til lempeligere praksis slik at et øyeblikks uaktsomhet ikke skulle lede til tiltale og domfellelse for uaktsomt drap, ei heller feilfordeling av oppmerksomheten i et komplisert trafikkbilde. Dog måtte feilfordelingen da rette seg mot andre sentrale trafikkforhold. Hva sier rettspraksis?

Av dommene som kom til Høyesterett de siste årene før lovendringen førte stort sett alle til opphevelse av frifinnende lagmannsrettsdommer, eller stadfestelse av domfellelser fra lagmannsretten. Hvor saken ble sendt tilbake til lagmannsretten, endte den med domfellelse. Denne tendensen har fortsatt også etter lovendringen. Etter en gjennomgang av Høyesteretts avgjørelser etter 2001, er det fortsatt slik at de fleste tilfeller ender med domfellelse. Hvor tiltale har blitt frikjent i lagmannsretten, slik

tilfellet i mange saker er, ser det ut til at Høyesterett ofte finner at de har lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn. Resultatet blir da at Høyesterett opphever dommen, og sender den tilbake til lagmannsretten. Hvorpå lagmannsretten domfeller.

Dette er et moment som peker i retning av at aktsomhetsnormen er uklar. I mange av dommene har tiltalte blitt dømt i tingretten, frikjent i lagmannsretten, for så å få dommen opphevet i Høyesterett. Ny behandling i lagmannsretten ender stort sett med domfellelse. Dette indikerer at aktsomhetsnormen er vanskelig å anvende i praksis, hvilket er foruroligende. Hvordan kan en person forutberegne sin stilling, hvis også dommerne er usikre på hvor grensen for aktsomhetsnormen går? Kan det hevdes at det er vilkårlig hvem som blir dømt?

Rettspraksis slik jeg ser det, krever ikke mye for at en person har opptrådt uaktsomt hvor ulykken har resultert i et dødsfall. Retten kommer ofte til at sjåføren er å bebreide for ulykken. Det er ikke tvilsomt at å kjøre bil i seg selv innebærer en risiko for fare og skade. Skal vedkommende bli dømt må imidlertid sjåføren ha fremkalle mer fare enn det en normalt oppegående og aktsom bilist fremkaller gjennom sin kjøring.

I saker der en personbil har forårsaket ulykke er det ofte snakk om svært høy fart, promille eller at vedkommende har sovnet bak rattet. Jeg har bevisst valgt å se bort fra disse sakene i min gjengivelse av rettspraksis. Grunnen er at i disse tilfellene vil det stort sett være snakk om grov uaktsomhet. Tilfeller som bedømmes som grovt uaktsomme samsvarer med folk sin rettsoppfatning, og er således ikke omfattet av de tilfeller hvor det rettes kritikk mot at bestemmelsen anvendes. Hadde straffelovkommissjonens forslag til å endre skyldkravet i strl. § 239 fra 2009 blitt vedtatt, ville fortsatt tilfeller hvor man bevisst kjører i beruset tilstand eller hvor man kjører i svært høy hastighet kunne domfelles som uaktsomt drap.

Det som etter gjennomgangen av flere Høyesterettsdommer, fremstår som interessant er blant annet aktsomhetsnormen ved rygging, vending og ved passering av fotgjengeroverganger. Dette er situasjoner som etter rettspraksis krever særlig aktsomhet fra sjåføren. Lovendringen av 2001 skal i utgangspunktet gjelde så vel yrkessjåfører, som førere av private personbiler. Dog blir aktsomheten for yrkessjåfører

ofte noe strengere, da disse ofte fører store og tunge kjøretøyer med stort skadepotensiale. Kreves det så stor grad av aktsomhet fra disse yrkessjåførene, at det i bunn og grunn grenser mot et objektivt ansvar?

Som vi har sett av dommene blir førere av lastebiler og lignende, ofte ilagt skyld uten at deres opptreden i vesentlig grad skiller seg fra hva som må anses som bransjenormen. De har gjort det de fleste andre i samme situasjon ville ha gjort. Ta for eksempel Rt. 2002 s. 1556, hvor en lastebilsjåfør rygget over og drepte en mann da han skulle rygge ut av et lagerlokale. Han hadde kikket bak lastebilen sin, for å se om det var noe eller noen i veien, før han satte seg inn i bilen og startet å rygge. Retten uttaler at hastigheten under ryggingen ikke var spesielt lav. Dette er vesentlig. Sjåføren foretok en undersøkelse bak bilen før han satte i gang å rygge, dette må være tilstrekkelig. At det i løpet av tiden fra han tittet bak bilen, til han var på plass i førersetet og satte i gang ryggingen, skulle stille seg opp noen bak bilen måtte for sjåføren fremstå som lite sannsynlig. Dette styrkes av at lastebiler normalt er utstyrt med varslingslyd, piping, ved rygging. Denne pipingen måtte varsle fornærmede om at A nå skulle rygge. Fornærmede som også var lastebilsjåfør, burde skjønne hvilken fare dette innebar og selv vise aktsomhet. Det er imidlertid stadfestet i rettspraksis at forulykkedes uaktsomhet, ikke umiddelbart fritar sjåføren for skyld. Det kan dog være et moment av betydning i en helhetsvurdering av hvorvidt skyld foreligger. I den nevnte dommen, mener jeg dette er et moment av betydning. Hadde ulykken inntruffet på et mer folksomt område, legger til grunn at det var kun siktede og to andre i bygningen da ulykken skjedde, hadde det krevd mer aktsomhet fra sjåføren. Det som kan felle sjåføren i dette tilfelle er at han muligens holdt for høy fart ved ryggingen. Dette er det imidlertid vanskelig å si noe mer konkret om, da det eneste som kommer frem i Høyesterett er at hastigheten ikke var spesielt lav.

Høyesterett ingen konsekvent aktsomhetsnorm ved vurderingene i de nevnte dommer. Moment som er av stor betydning i en sak, blir tillagt mindre vekt i en annen. Hvilket kan forklares ved at Høyesterett behandler konkrete saker, og ingen sak er lik. Dette er forståelig. På et så viktig område som strafferetten, og ved en såpass stigmatiserende og byrdefull tiltale som uaktsomt drap, må imidlertid legalitetsprinsippet og forutberegnelighet veie tungt. Dette er to viktige prinsipper i norsk strafferett. På et

område som strafferetten, hvor man risikerer fengselsstraff og da frihetsberøvelse, må man kunne forutberegne sin stilling. Slik at man om ønskelig unngår å bryte straffebudene.

Ser man etter dette hen til Rt. 2008 s. 1258, hvor en fører av en betongbil kjørte på og drepte en ti år gammel gutt på sykkel, ser man et uttrykk for denne inkonsekvensen fra Høyesterett. Her ble føreren dømt, fordi han ikke sjekket godt nok rundt bilen eller eventuelt brukte hjelpemann. Normalt vil man kun være en person i bilen. Skal man i slike situasjoner kunne anvende hjelpemann må det altså være en person i nærheten, som sjåføren kan spørre om hjelp. Det vil med andre ord ikke alltid være mulig å skaffe hjelpemann. I slike situasjoner er sjåføren avhengig av å likevel kunne kjøre videre. Dette er ikke retten enig i, de understreker at dersom det ikke lot seg gjøre å forvisse seg om at manøveren kunne foretas uten fare, burde han unnlatt å foreta den. Retten påpeker imidlertid at sjåføren kunne valgt å svinge den andre veien. Dette ville medført mindre fare. Det løser likevel ikke problemet om hva sjåføren skulle foretatt seg for å være tilstrekkelig aktsom i gitte situasjon, hvor han skulle til høyre.

Slik jeg leser dommen ville saken muligens kunne fått et annet utfall, om sjåføren her hadde gått ut av bilen og undersøkt område rundt bilen bedre. Gutten ville da høyst sannsynlig blitt oppdaget, men man vet ikke med sikkerhet når gutten kom inn i bildet. Muligheten er der for at gutten kunne kommet frem til bilen etter at sjåføren hadde sjekket rundt den, og før han var tilbake på plass i bilen og klar til å kjøre. Hadde ulykken likevel skjedd, på tross av at han sjekket rundt bilen, ville sjåføren muligens gått fri. Dette er det selvfølgelig umulig å svare konkret på. Slik jeg forstår dommen, er dette utfallet en mulighet. Da stemmer det lite overens med ryggedommen, hvor å kikke bak bilen ikke var tilstrekkelig.

Dersom betongbilføreren, på tross av å ha gått ut av bilen for å undersøke blindsonene rundt bilen bedre, likevel hadde blitt dømt sitter vi med en såpass streng aktsomhetsnorm for disse yrkesutøverne at det grenser mot et objektivt ansvar. I begge disse tilfellene virker det som førerne har fulgt bransjenorm. De har gjort det de mente var nødvendig med hensyn til å få oversikt over situasjonen rundt bilen. Sjåføren som rygget, kikket bak egen bil, betongbilføreren reiste seg opp i setet for å få bedre sikt

langs sidene på bilen. Betongbilføreren burde om mulig unngått å stå på tvers av gang- og sykkelveien. Det fremkommer imidlertid i dommen at sjåføren hadde begrenset oversikt over sykkelveien før han kjørte ut på denne, grunnet en bergknaus, noen rør som lå lagret i en stabel og en parkert bil. Dette må innebære at selv om han hadde stanset før gangveien ville han fortsatt ikke hatt god oversikt over denne i det han på ny startet å kjøre.

Hvor bransjenormen synes å være fulgt, vil det av rettferdighetssyn være mer i tråd med rettsfølelsen om man gikk på foretaket fremfor å gå på sjåføren. Dette ville være en mer effektiv måte å endre bransjenormene til å bli strengere, om dette er ønskelig.

Foretaksstraff er omhandlet i strl. § 48 a og § 48 b, og innebærer at foretaket blir holdt ansvarlig uten å ha utvist skyld. Det er således snakk om et objektivt ansvar.

Ved vurderingen av hvorvidt foretaksstraff skal ilegges, er det flere momenter som skal vektlegges. Disse er lovfestet i strl. § 48 b. Det skal tas hensyn til straffens preventive virkning, overtredelsens grovhet, om foretaket ved retningslinjer, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen, hvorvidt overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser m.m. Flere av disse momentene er viktige i trafikkulykker hvor yrkessjåfører risikerer tiltale for uaktsomt drap, selv om de har fulgt bransjenorm. Viser til betongbil-dommen, rygge-dommen og dommen fra Rt. 2008 s. 620. I disse dommene har sjåførene fulgt bransjenorm, med hensyn til oppmerksomheten rundt bilen. De har reist seg opp i setet for å få bedre oversikt i sidespeilene. Sjåføren som rygger kikket bak bilen før han startet ryggingen. Her ville det være tilstrekkelig med foretaksstraff, hvis det er slik at bransjenormen etter Høyesteretts mening ikke er god nok. Det er foretaket som best mulig kan sørge for opplæring av sine ansatte, hva gjelder rutiner for vending og rygging med lastebil. Foretaket er derfor nærmest til å bære ansvaret. Hvor sjåføren har handlet grovt uaktsomt, må man gjerne anvende personansvar. Her vil sjåføren selv være å klandre for det inntrufne, og i slike tilfeller av grov uaktsomhet vil bransjenormen normalt være brutt. Hvis ikke så er tilfelle, vil det ikke være noe i veien for å anvende både bestemmelsen om uaktsomt drap og om foretaksstraff.

Høyesterett har i flere av dommene påpekt at lovendringen av 2001 kun var ment å lempe på aktsomhetsnormen i tilfeller som anses å ligge i den lavere uaktsomhetskategori. Dette står ikke i forarbeidene til lovendringen, men bygger kun på uttalelser fra høyesterett selv. Høyesterett sa etter lovendringen at de fant det uklart hvor langt lovendringen var ment å rekke. Da Høyesterett behandler konkrete saker, er rekkevidden noe de måtte ta stilling til. På denne bakgrunn fant de at lovendringen ikke skulle favne lenger enn de tilfeller som var uttrykkelig nevnt i brevet fra riksadvokaten av 29. mars 2000. Lovendringen fikk etter dette kun betydning hvor sjåføren ikke hadde gjort seg skyldig i annet enn det enhver sjåfør gjør seg skyldig i fra tid til annen, eller hvor sjåføren i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelte oppmerksomheten.

I dommen mot den norske KFOR-kapteinen, havnet bilen den norske kapteinen kjørte i motsatt kjøreretning etter en snuoperasjon på en motorvei. Kjørebane var på denne strekningen adskilt på en slik måte at det ikke var mulig å se den andre kjørebane. De to kjørebane hvor nordmannen befant seg, ble av ham oppfattet som en landevei med et kjørefelt i hver retning. Denne oppfatningen kan støttes av at veien hadde endret kraftig karakter etter at kjørefeltene skilte lag. Veien var nå smal og svingete, og bar preg av å være en alminnelig landevei. Dette styrkes av at fartsgrensen nå var 50 og 60 km/t og veibanene var adskilt med gul linje. Gul linje har i utgangspunktet ikke noe å si for hvorvidt veien karakteriseres som motorvei eller ikke, men det måtte for sjåføren ha fremstått som et moment i retning av at her var det snakk om to motgående kjørefelt.

Ved kjøring i et område man ikke er kjent pålegges det sjåføren å være ekstra aktsom, spesielt når man i tillegg befinner seg i et fremmed land. Det kreves at man følger ekstra godt med på skilt og lignende. Spørsmålet i den aktuelle sak var om sjåføren hadde vært tilstrekkelig aktsom i det han foretok snumanøveren som ledet ham i feil kjøreretning. Veistandarden peker her klart i retning av at de ikke lenger befant seg på en motorvei. Dette styrkes av den gule linjen som delte kjørefeltene.

Etter at veistandarden endret karakter til landevei, var det heller ingen skilt som informerte om at man fortsatt befant seg på en motorvei. Dette sammenholdt med den lave fartsgrensen er momenter som peker i retning av at det var lett å anta at

kjørefeltene hadde ulik kjøreretning. Så langt kan ikke sjåføren legges til last at han ikke oppfattet at han befant seg på en motorvei, hvor han kjørte i feil retning.

Et annet vektlagt moment i denne saken var at møtende biler blinket med lysene til nordmennene. Dette var ikke uvanlig, likevel førte det til at nordmennene tok til å lure på om det kunne være noe feil med bilen. De bestemte seg for å stanse ved første anledning for å undersøke bilen nærmere. Dette indikerer at nordmennene opptrådte aktsomt. På tross av at blinking med lysene var normalt, bestemte seg for å stanse og undersøke bilen for sikkerhets skyld. At det ikke åpnet seg en mulighet til å stanse før ulykken var et faktum, kan man ikke legge nordmennene til last. De har vært oppmerksomme, og undersøkt forholdene så godt det lot seg gjøre frem til de kunne stanse og undersøke bilen utvendig. Det måtte framstå som så usannsynlig at de kjørte i feil retning, at denne tanken aldri falt dem inn. De kunne således ikke ha unngått ulykken.

I dommen mot bussjåføren som kjørte på og drepte en gammel mann som gikk på rødt lys i et stort kryss, ble sjåføren frifunnet. Dog uttalte Høyesterett at denne avgjørelsen kom “under sterk tvil”. I dette tilfellet gikk en gammel mann på rødt lys i et sterkt trafikkert kryss i Trondheim sentrum. En bussjåfør som skal svinge 90 grader i et slikt kryss, må fordele oppmerksomheten sin på mange relevante faktorer. Ett av disse er å forsikre seg om at det ikke er fotgjengere i fotgjengerfeltene. I tillegg må sjåføren ha store deler av sin oppmerksomhet rettet mot sidespeilene, for å hindre at bussen kutter hjørnet på fortauskanten og kjører over deler av gaten som er tilegnet myke trafikanter. Høyesterett gjorde riktig i å frifinne bussjåføren, da aktsomhetsnormen i dette tilfellet ikke var brutt. Retten uttrykte imidlertid sterk tvil ved avgjørelsen. Dette er underlig da fotgjengeren i dette tilfellet vil ha absolutt vikeplikt for trafikken, siden han har rødt lys. At en fotgjenger med vikeplikt bryter denne, gir naturlig nok ingen påkjørsrett for bilister. Likevel må man til en viss grad kunne innrette seg etter at trafikkregler blir fulgt. Hvis ikke ville det vanskelig la seg gjøre å avvikle trafikken, da spesielt i de større byene.

I dommen fra Rt. 2010 s. 633, fikk en lastebilsjåfør skrens på hengeren som kom over i feil kjørebane og traff en bil med den konsekvens at sjåføren av denne døde. Det skal ha

vært svært vanskelige kjøreforhold da ulykken inntraff. Lastebilsjåføren holdt en fart godt under fartsgrensen, likevel kom retten til at farten hadde vært for høy etter forholdene slik at uaktsomhet forelå. Det ble vektlagt at han allerede hadde hatt en utglidning av hengeren, og dermed måtte være klar over de vanskelige kjøreforholdene. Dette er et vesentlig moment. Sjåføren ble lagt til last at han kjente strekningen, og således var klar over den aktuelle svingen og at strekningen var spesielt utsatt for ulykker. Med denne kunnskapen måtte sjåføren være ekstra aktsom. Likevel er det vanskelig å vite eksakt hvilken fart som er forsvarlig og ikke ved glatt veibane, selv for en erfaren sjåfør. Farten var godt under tillatt fartsgrense, og fremsto for sjåføren som aktsom. En kan aldri sikre seg 100 % mot ulykker, til det er det alt for mange ukontrollerbare elementer i trafikken.

I Rt. 2008 s. 620 hadde en trailersjåfør stanset i venstre fil i et lyskryss, og signaliserte at han skulle svinge til venstre. Han ombestemte seg og svingte til høyre, mens det var grønt lys i høyre felt dog ikke i venstre. I følge lagmannsretten skyltes ulykken at sjåføren kortvarig feilvurderte situasjonen rundt bilen. Da han sto i ro i krysset hadde han oppmerksomheten rettet mot den totale trafikksituasjonen, før han satte i gang kjøringen reiste han seg opp i setet for å få bedre oversikt langs sidene av bilen. Dette mener imidlertid Høyesterett ikke var tilstrekkelig. I de tidligere omtalte dommer påpeker retten at hjelpemann bør benyttes. I dette tilfelle ville bruk av hjelpemann vært til hinder for trafikken for øvrig, og kan ikke være påkrevd. Det kan ei heller kreves at sjåføren i et stort og trafikkert kryss skal gå ut av bilen for å ta seg en runde rundt bilen, før han setter i gang kjøringen. Ved grønt lys, må sjåføren være klar til å kjøre nokså umiddelbart for at trafikken skal kunne avvikles på en bra måte. Etter dette står man igjen med muligheten til å reise seg opp i setet for å få best mulig oversikt over situasjonen langs bilens side. Høyesterett er ikke enig, de peker på at man ikke bør foreta en slik manøver uten å kunne forvisse seg om at handlingen kan skje uten fare eller skade. At sjåføren reiste opp fra førersetet var ikke tilstrekkelig. Hva retten mener sjåføren skulle gjort, fremstår som uklart.

I tillegg fremkommer det at det skal ha vært uvanlig mørkt denne dagen.

Gatebelysningen fungerte heller ikke.³⁶ En slik situasjon innebærer at trafikanter må vise ekstra årvåkenhet. Jeg kan likevel ikke se at det da sjåføren bestemte seg for å svinge til høyre, ikke venstre, kan forventes mer av ham enn at han ser seg svært godt om før han kjører. Retten påpeker at sjåføren burde ventet på grønt lys i eget felt, dette er forståelig.

Når det gjelder kravet om at uaktsomheten skal omfatte dødsfølgen, konstaterer stort sett retten med at i trafikkdrap er dette kravet oppfylt. Retten viser til at biler, det være seg personbiler eller lastebiler, har et så stort farepotensiale at dødsfølgen omfattes av uaktsomheten. Det sies veldig lite om den vurderingen retten gjør i forhold til dette spørsmålet. Ofte nøyer retten seg med å konstatere at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen, uten at de gir noen nærmere begrunnelse på hvorfor uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Dette kritiseres av Carl Graff Hartmann i artikkelen; Straffbar uaktsomhet: noen problemstillinger i tilknytning til saker om uaktsomt drap, publisert i TFS 2002-3.

9 AVSLUTNING

Vi har sett at ca. 80 % av tiltalene for uaktsomt drap ender med domfellelse. Dommene som vi her har belyst bekrefter dette. Det synes som om vurderingen av uaktsomhet er noe uklar, også for retten, da samme dom ofte får ulikt utfall i de ulike rettsinstanser. Det kunne vært interessant og sett om forslaget fra straffelovskomiteen fra 2009, om å heve skyldkravet i strl. § 239 til grov uaktsomhet, ville gjort regelverket klarere. I så tilfelle kunne en fått en mer konsekvent aktsomhetsvurdering i de ulike rettsinstansene. Denne inkonsekvensen rettsinstansene imellom er med på å underbygge påstandene innledningsvis om at det er tilfeldig hvem som blir dømt som drapsmann eller ikke. Hadde forslaget om heving av skyldkravet fått gjennomslag da det ble foreslått, ville blant annet føreren av betongbilen og føreren av lastebilen i Rt. 2008 s. 620 ikke blitt stemplet som drapsmenn, da deres uaktsomhet ikke kvalifiserer til å være grov.

³⁶ LH-2007-110320

Det synes betenkelig å stemple personer, hvis uaktsomhet ligger i den lave grad av uaktsomhet, som drapsmenn. I denne sammenheng er det viktig å påpeke at det ikke er snakk om å la en straffbar handling gå straffri, men om å straffes for den feilen man har gjort framfor konsekvensen handlingen fikk. Den uaktsomme handlingen vil fortsatt være straffbar etter vegtrafikklovens bestemmelser. Når man blir straffet for uaktsomt drap, vil dette være en stor psykologisk belastning for både gjerningspersonen selv og dennes familie. Ingen vil føle seg vel med et drapsmannsstigma hengende over seg. For mange vil en straff etter vegtrafikkloven, hvor man straffes for sin uaktsomme feil ved kjøringen, føles forståelig. Motsatt må det føles byrdefullt å bli dømt for uaktsomt drap, kun på bakgrunn av den fatale konsekvensen handlingen fikk. Som nevnt innledningsvis, vil en slik konsekvens være utenfor sjåførens kontroll. Det er lettere å akseptere en straff som bygger på din uaktsomme kjøring som sådan, noe du faktisk har kontroll over.

Jeg har bevisst valgt å se bort i fra de mange dødsulykker som skyldes meget høy fart og/eller promillekjøring. Dette er tilfeller som omfattes av den grove uaktsomheten, og ville således være straffbare også etter forslaget om å heve skyldkravet. Hvis det i trafikktilfeller skal kunne dømmes for uaktsomt drap, er det i disse tilfellene bestemmelsen kommer til sin rett.

Når det gjelder yrkessjåfører, vil foretaksstraff være et godt alternativ til nåværende reaksjoner hvor man går på det personlige ansvaret hos sjåføren. I den grad en mener bransjenormen og sjåførenes atferd ikke er i tråd med de aktsomhetskrav som oppstilles for tyngre kjøretøy, ville en reaksjon mot foretaket og dermed mot de som tjener på virksomheten være mer effektivt for å få en strengere bransjenorm. Et annet viktig moment som taler for foretaksstraff i slike tilfeller, er at foretaket er nærmest til å legge press på sjåførene hva angår kjøretid, kjøremengde etc.

Avslutningsvis vil jeg konkludere med at det etter min mening var feil å gå bort fra forslaget fra straffelovskomiteen i 2009. Hadde endringen blitt gjennomført er jeg av den oppfatning at dette ville ha satt en effektiv stopper for den kritikk denne bestemmelsen har fått i media. Ved kun å straffe for uaktsomt drap i de tilfeller hvor uaktsomheten har vært grov, ville dette være mer i samsvar med min rettsoppfatning.

10 LITTERATURLISTE

Litteratur og artikler:

Andenæs, Johs.: Alminnelig strafferett, 4.utg., Oslo 1997, Universitetsforlaget

Andenæs, Johs.: Straffen som problem, 1.utg (Oslo 1994), Exil forlag

Andenæs, Johs. og Hauge, Ragnar: Uaktsomt drap i de nordiske land. Institutt for kriminologi og strafferett, Universitetet i Oslo (1965), Universitetsforlaget

Eskeland, Ståle: Strafferett, 2.utg., 2006, Cappelen akademisk

Hartmann, Carl Graff: Straffbar uaktsomhet: noen problemstillinger i tilknytning til saker om uaktsomt drap, TfS 2002-3

Slettan, Svein og Øie, Toril Marie: Forbrytelse og straff: Lærebok i Strafferett, Oslo 1997, Tano Aschehough

Dommer:

Rt. 1936 s. 612 (Medvirkning)

Rt. 1963 s. 744 (Lik aktsomhetsnorm)

Rt. 1974 s. 382

Rt. 1977 s. 831 (Aktsomhetsvurdering)

Rt. 1980 s. 360 (strl. § 239 og vtrl. § 3 kan påberopes i konkurrans)

Rt. 1991 s. 809

Rt. 1991 s. 888 (må være forberedt på at det kan skje en dødsulykke)

Rt. 1995 s. 952 (bevisst grov uaktsomhet)

Rt. 1999 s. 874 (skillet mellom grov og simpel, kontra bevisst og ubevisst uaktsomhet)

Rt. 1999 s. 1985 (påregnelighet mellom hendelsesforløp og følge)

Rt. 2001 s. 58 (skillet mellom forsett og uaktsomhet)

Rt. 2001 s. 890 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2002 s. 190 (mer kvalifisert uaktsomhet i strl. § 239 enn i vtrl. § 3)

Rt. 2002 s. 709 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2002 s. 1139 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2002 s. 1556 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2008 s. 620 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2008 s. 1258 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2009 s. 299 (Aktsomhetsnorm)

Rt. 2010 s. 633 (Aktsomhetsnorm)

LA-2008-181704

LB-2002-754

LE-2001-508

LF-2008-96800

LH-2007-110320

LH-2009-80498 (dødsfølgen må ha fremstått som sannsynlig for føreren)

Lov:

1902: Almindelig borgerlig straffelov (straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10

1965: Vegtrafikklov, 18 juni 1965 nr. 4

Forarbeider og etterarbeider:

Oth.prp.nr.24 (1989/1899), a

Ot.prp.nr.66 (1987-1988). Om lov om lovendringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven.

Brev fra Riksadvokaten til Justisdepartementet av 29. mars 2000, gjengitt i Ot.prp.nr.46 (2000-2001)

NOU 1992:23

Ot.prp.nr.46 (2000-2001). Om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover.

Ot.prp.nr.22 (2008-2009)

Avisartikler o.l.:

Folkehelseinstituttet:

“Trafikkulykker og rusmidler – fakta om kjøring i påvirket tilstand”

http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainArea_5661&MainArea_5661=5670:0:15,3942:1:0:0:::0:0 [12.09.2011]

Sintef:

“Rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker innen yrkestransport”

http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Sikkerhet%20og%20p%C3%A5litelighet/Rapporter/STF50%20A07017.pdf [07.09.2011]

Statistisk sentralbyrå:

“Sterk vekst på 1990-tallet”

http://www.ssb.no/magasinet/Fire_hjul/art-2001-02-22-01.html

[24.08.2011]

“Samferdsel og miljø 2011”

http://www.ssb.no/vis/emner/01/rapp_samferdsel_miljo/rapp_201127/main.html

[11.11.2011]

Aftenposten:

“Tiltale etter hver fjerde dødsulykke”

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Tiltale-etter-hver-fjerde-ddsulykke-5328055.html>

[17.10.2011]

